

Impacte de la crisi del mar Roig en el comerç exterior de Catalunya



Índex

Resum executiu.....	3
1. Introducció.....	5
2. Afectacions globals: retards en les entregues i augment dels preus.....	6
3. Afectacions a Catalunya	11
3.1. Comerç exterior	11
3.2. Sectors exportadors potencialment afectats.....	12
3.3. Sectors importadors potencialment afectats	13
4. Actuacions empresarials.....	15

Resum executiu

- La conseqüència principal de les disrupcions al mar Roig ha estat la reconfiguració de les rutes marítimes que connecten Àsia amb Europa, amb l'aposta per la ruta alternativa de travessar l'Àfrica pel cap de Bona Esperança. Com a resultat, el trànsit de bucs que travessen el canal de Suez ha caigut un 46%, mentre que a la ruta alternativa pel cap de Bona Esperança aquest trànsit ha augmentat un 70%.
- La reconfiguració de les rutes marítimes pel cap de Bona Esperança està comportant retards d'entre una i tres setmanes en el transport de mercaderies entre Àsia i Europa; pels ports catalans, els retards són d'entre deu i quinze dies. Tanmateix, el tancament de les fàbriques xineses durant el mes febrer per la celebració de l'any nou xinès augmenta la probabilitat que hi hagi més retards en alguns sectors o algunes empreses.
- Un altre dels impactes rellevants de la crisi del mar Roig ha estat l'augment de costos, d'una banda, per l'increment del cost de les assegurances i els preus dels nolis, que s'han més que triplicat; de l'altra, perquè es fa servir més combustible per cobrir els 6.000 km addicionals de la ruta pel cap de Bona Esperança.
- Per reduir els retards i l'augment de costos que suposa la ruta pel cap de Bona Esperança i, alhora, evitar l'estret de Bab el-Màndeb, algunes navilieres estan considerant una ruta alternativa que travessaria la península aràbiga d'est a oest per via terrestre, des del port de Dubai fins al port de Jidda, a l'Àrabia Saudita, i des d'allà es connectaria de nou amb els bucs per transitar cap al canal de Suez.
- El fet que les rutes marítimes durin més pot causar, si la situació es prolonga, una escassetat de bucs i contenidors de transport marítim, cosa que provocaria encara preus més elevats i més retards.
- Altres conseqüències del conflicte podrien ser l'augment dels preus del petroli i dels aliments. A més, la inclusió del transport marítim al règim de comerç de drets d'emissió de la UE des de principis del 2024 podria encarrir encara més les rutes que passen per ports europeus.
- La crisi del mar Roig, per tant, amenaça d'augmentar novament la inflació, que s'estima d'entre 0,4 i 0,6 punts percentuals si la situació s'allarga.
- Les relacions comercials marítimes entre Catalunya i Àsia poden quedar afectades per aquesta crisi, ja que tres quartes parts del comerç, uns 27.920 milions d'euros, es transporta per la via marítima; es tracta del 13,3% del total del comerç de Catalunya amb el món, un percentatge similar al de l'afectació en l'àmbit mundial (15%).
- L'afectació principal recau en les importacions catalanes provinents d'Àsia per via marítima, que sumen un total de 21.460,7 milions d'euros, cosa que representa el 19,5% del total importat per Catalunya. Els sectors potencialment més afectats són l'automoció, especialment els vehicles elèctrics; el sector químic, principalment els productes químics orgànics; el petroli; el tèxtil; la maquinària; el material elèctric i electrònic, i les joguines.

- En el cas de les exportacions, l'afectació no és tan gran: Catalunya exporta a Àsia per via marítima uns 6.459,4 milions d'euros, cosa que representa el 6,4% del total exportat per Catalunya. Els sectors potencialment més afectats són l'alimentació, especialment la carn de porc i els naps farratgers; els productes químics, principalment els polímers d'etilè; els vehicles, i la maquinària.
- Les empreses ja estan duent a terme actuacions per fer front a les disrupcions del mar Roig; destaquen la cerca de rutes alternatives o sistemes de transport alternatius; l'augment dels estocs i l'anticipació de les compres per evitar possibles disrupcions; la diversificació de les cadenes de subministrament; la concentració de la producció en punts geogràfics no afectats, o l'acostament de les cadenes de subministrament al consumidor.

1. Introducció

Fins a finals de 2023, l'Orient Mitjà progressava cap a una certa estabilització de les relacions entre països. Les dues potències regionals, l'Iran i l'Àrabia Saudita, havien restablert les relacions diplomàtiques gràcies a la intermediació de la Xina, mentre que Israel havia normalitzat les relacions amb Bahrain i els Emirats Àrabs Units i estava negociant un acord similar amb l'Àrabia Saudita. L'anunci de l'IMEC (India-Middle East-Europe Economic Corridor), un corredor comercial nou que connectaria l'Índia amb Europa travessant per diversos països àrabs i Israel, també ajudava a estabilitzar les relacions entre països.¹ Tanmateix, la guerra entre Israel i Hamàs ha desestabilitzat una altra vegada l'Orient Mitjà, i suposa una nova amenaça per a l'estabilitat de l'economia mundial.

Un dels actors que ha emergit en aquest conflicte és el grup dels houthis, un grup rebel del Iemen aliat de l'Iran. En solidaritat amb Hamàs, i com a resposta a Israel, els houthis, amb el suport logístic i armamentístic de Teheran, han aprofitat la seva posició geogràfica a l'entrada del mar Roig per atacar amb drons i míssils els vaixells de càrrega que travessen l'estret de Bab el-Màndeb, un punt de pas obligat si es travessa el canal de Suez, per on passa el 15% del comerç mundial i el 30% del transport marítim mundial de contenidors. La voluntat és que les disrupcions comercials obliguin els governs occidentals a pressionar Israel a frenar les hostilitats. Els atacs han obligat les principals navilieres a reconsiderar la ruta i desviar els vaixells pel cap de Bona Esperança, per Sud-àfrica, fet que retarda i encareix els enviaments entre Àsia i Europa. Aquest atac a una de les artèries principals del comerç marítim fa que el conflicte a Gaza tingui repercussions a escala mundial i obligui les potències econòmiques principals a intervenir-hi.

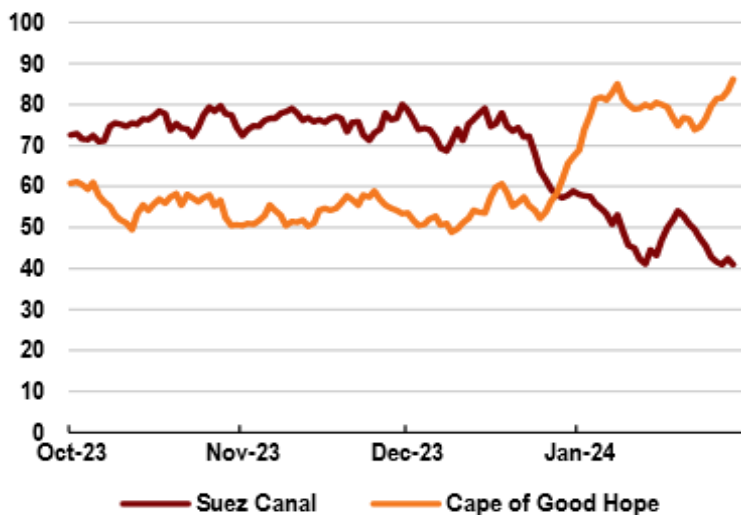
Els Estats Units i el Regne Unit han intensificat la seva presència militar a la zona per protegir les rutes marítimes i han bombardejat objectius houthis, però no han aconseguit dissuadir-los ni restaurar la plena confiança en el trànsit marítim. També han atacat objectius iranians a Síria i l'Iraq, i amb això han elevat les tensions a la regió. Pel que fa a la Unió Europea, el passat 19 de febrer es va posar en marxa l'operació Aspides, una operació aeronaval per protegir els bucs mercants i reforçar la seguretat de la regió. Per la seva banda, la Xina ha exhibit un perfil baix en el conflicte i només ha reclamat que es restauri i es garanteixi la seguretat del mar Roig, malgrat que el conflicte afecti bona part de les seves exportacions cap a Europa. Ara bé, moltes navilieres xineses continuen utilitzant la ruta que travessa el canal de Suez perquè confien que, gràcies a les bones relacions diplomàtiques de la Xina amb l'Iran, no els atacaran els bucs.

¹ L'IMEC s'anuncià a la cimera del G20 de setembre de 2023. Aquesta iniciativa pretén contrarestar la Belt and Road Initiative (BRI) de la Xina, i reforça el paper de l'Índia, un dels aliats clau dels Estats Units, com a contrapès del poder xinès a Àsia. La normalització de les relacions dels països àrabs amb Israel són clau per al desenvolupament d'aquest projecte, ja que el corredor passa pels EAU, l'Àrabia Saudita, Jordània i Israel. L'atac de Hamàs, en aquest context, s'entendria com un cop d'efecte per paraitzar l'acostament dels governs àrabs a Israel i, de retruc, l'IMEC.

2. Afectacions globals: retards en les entregues i augment dels preus

La conseqüència principal de les disruptions al mar Roig ha estat la reconfiguració de les rutes marítimes que connecten Àsia amb Europa. Tretze operadors marítics han anunciat la suspensió de les rutes que transiten pel mar Roig de manera indefinida, i aposten per la ruta del cap de Bona Esperança. Com a resultat, el trànsit de bucs que travessen el canal de Suez ha caigut aproximadament un 46% des de finals de desembre de 2023, mentre que la ruta alternativa, que suposa travessar tot Àfrica pel cap de Bona Esperança, a Sud-àfrica, ha augmentat un 70%.²

Figura 1. Trànsit de vaixells de càrrega al canal de Suez i al cap de Bona Esperança



Font: OCDE

Els bucs més afectats són els portacontenidors; la UNCTAD estima que el trànsit d'aquest tipus de bucs pel canal de Suez ha caigut fins a un 67%. Menys, però també cau el trànsit de bucs petrolers i els vaixells de càrrega a granel.³

La reconfiguració de les rutes marítimes pel cap de Bona Esperança suposa un augment de temps d'entre el 30% i el 50%, i està comportant retards d'entre una i tres setmanes en el transport de béns entre Àsia i Europa. Els ports més afectats són els de la Mediterrània oriental i els del nord d'Europa, amb retards d'entre dues i tres setmanes, mentre que l'afectació no és

² Le Monde. (2024). [Suez Canal traffic has dropped 42% since Houthi attacks, according to UN](#). Le Monde.

³ UNCTAD. (2024). [Red Sea, Black Sea and Panama Canal: UNCTAD raises alarm on global trade disruptions](#).

tan gran als ports de la Mediterrània occidental, entre els quals hi ha el de Barcelona i el de Tarragona; segons el Port de Barcelona, els retards són d'entre deu i quinze dies.⁴

La celebració de l'any nou xinès, el passat 10 de febrer, també ha complicat la logística de les empreses, ja que el fet que les fàbriques xineses tanquin entre dues setmanes i un mes fa que les empreses xineses exportin el màxim possible amb antelació; aquest any, però, a causa dels retards, molts vaixells no van arribar a temps a la Xina per carregar mercaderies abans de les vacances. Això augmenta la probabilitat que es produeixin retards en els enviaments dels productes que està previst que arribin a Europa entre els mesos d'abril i maig.

Figura 2. Rutes marítimes que connecten Àsia amb Europa



Font: La Vanguardia

L'amenaça dels atacs houthis als bucs de càrrega que passen pel canal de Suez ha dut les empreses asseguradores a més que triplicar els preus de les assegurances d'aquests vaixells (del 0,6% del valor de la càrrega al 2%), i ha comportat que es faci servir més combustible, valorat en un milió de dòlars per ruta, per cobrir els 6.000 km addicionals.⁵

Els operadors marítics han repercutit l'augment dels preus dels nolis a les empreses. Maersk ha afegit un recàrrec de 200 dòlars per contenidor per als enviaments entre l'est d'Àsia, el nord d'Europa, el Mediterrani i la costa est dels Estats Units. MSC, una altra companyia mundial de transport marítim de contenidors, imposarà un recàrrec de 500 dòlars per contenidor per als enviaments d'Europa a Àsia i l'Orient Mitjà.⁶

⁴ Casals, D. (2024). [La crisis del Mar Rojo provoca retrasos en el Puerto de Barcelona](#). Expansión.

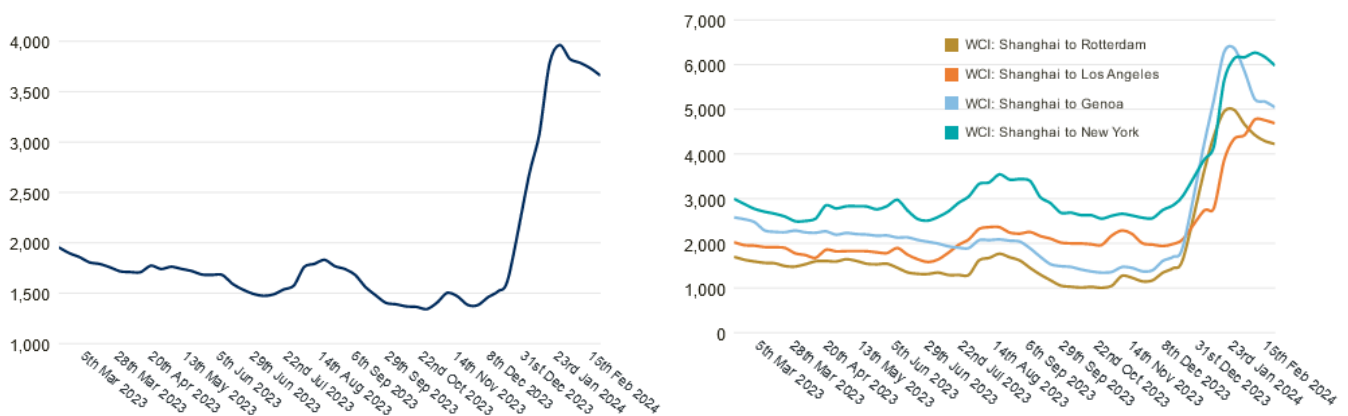
⁵ Denamiel, T. et al. (2024). [The Global Economic Consequences of the Attacks on Red Sea Shipping Lanes](#). CSIS.

⁶ Arvis, J. et al. (2024). [Will a prolonged rerouting of ships from Suez trigger a new supply chain crisis?](#). World Bank Group.

L'índex mundial de contenidors Drewry (el qual indica el preu mitjà del transport d'un contenidor de quaranta peus en un vaixell de càrrega) recull aquest augment dels preus causat per les disrupcions al canal de Suez. Aquest índex va passar de 1.521 dòlars el 14 de desembre de 2023 a gairebé 4.000 dòlars a finals de gener de 2024. Les rutes d'Àsia a Europa que normalment transiten pel mar Roig són les que han experimentat l'augment més gran dels preus: és el cas de la ruta Shanghai-Gènova, en què el preu mitjà s'ha arribat a quadruplicar, des dels 1.400 dòlars a principis de desembre de 2023 fins a superar els 6.000 dòlars per contenidor a finals de gener de 2024. A mitjan febrer, el preu s'ha estabilitzat al voltant dels 5.000 dòlars.

De totes maneres, també s'observen efectes en algunes rutes no afectades pel conflicte, com la Shanghai-Nova York (de 2.500 dòlars a principis de desembre de 2023 s'ha passat a 6.000 dòlars a mitjan febrer de 2024), principalment a causa de la greu sequera al canal de Panamà, atès que s'ha reduït un 36% el nombre de vaixells autoritzats a travessar el canal. El fet que les rutes marítimes durin més pot causar, si la situació es prolonga, una escassetat de bucs i contenidors de transport marítim, cosa que provocaria preus encara més elevats i més retards.⁷

Figura 3. Drewry World Container Index (WCI) de rutes amb origen a la Xina (US\$/40ft). Dades actualitzades a 22 de febrer de 2024



Font: [Drewry.co](https://www.drewry.com)

Per la seva banda, els costos d'enviament de vehicles (*bucs car carrier / RoRo*), també s'han encarat a conseqüència del conflicte, i han arribat als 115.000 dòlars per dia (vs. 22.000 dòlars per dia el 2021), segons la informació aportada per la *Lloyd's List*.⁸

En qualsevol cas, i malgrat l'augment dels preus dels nolis, encara s'és molt lluny de la crisi de subministraments dels anys 2021 i 2022, quan els preus dels contenidors van superar els 14.000 dòlars.

⁷ O'Dell, H. (2024). [From oil to Ikea furniture: Red Sea conflict and Panama Canal drought delay shipments and could increase emissions](#). Chicago Council on Global Affairs.

⁸ Port de Barcelona. (2024). [Afectació Mar Roig 09.02.2024](#).

Les empreses també estan considerant alternatives, com el ferrocarril i l'avió, tot i que els preus d'aquests sistemes de transport obliguen a ser estratègics sobre quins productes cal prioritzar. De fet, segons Cardinal Global Logistics, el cost del ferrocarril que connecta Àsia amb Europa s'ha disparat al voltant del 50% des de novembre de 2023. A més, s'ha de tenir en compte que el que pot transportar un vaixell equival a cent trens de mercaderies.⁹

Les navilieres també estan considerant rutes alternatives a la del cap de Bona Esperança. En aquest sentit, Maersk està estudiant utilitzar el port de Dubai com a centre logístic per fer els enviaments per via terrestre fins a Jidda, el port principal de la costa oest de l'Àrabia Saudita, al mar Roig, però havent superat l'estret de Bab el-Màndeb. Des d'allà es connectaria una altra vegada amb els bucs per transitar cap al canal de Suez. Segons Maersk, aquesta ruta alternativa permetria reduir fins a un 70% el temps emprat a fer la volta a Àfrica, i estalviaria un 30% del cost total del trajecte.¹⁰

Una altra conseqüència derivada del conflicte podria ser l'augment dels preus del petroli. A l'allargament de les rutes del comerç marítim es podria afegir un hipotètic bloqueig iranià de l'estret d'Ormuz, pel qual circula el 20% del petroli mundial i el 20% del gas natural líquid del món, la qual cosa faria pujar el preu fins als 150 dòlars el barril, segons el Banc Mundial.¹¹

La UNCTAD adverteix que els efectes de l'augment dels preus dels nolis poden fer-se notables en els preus dels aliments, ja que aproximadament la meitat de l'augment dels preus dels aliments observat el 2022 va ser causat per l'encariment del transport. La crisi del mar Roig està provocant interrupcions en els enviaments de cereals i altres productes procedents d'Europa, Rússia i Ucraïna, cosa que planteja riscos greus per a la seguretat alimentària mundial, especialment a regions com l'Àfrica oriental, l'Àsia meridional, el sud-est asiàtic i l'Àsia oriental, que depenen en gran manera de les importacions de blat procedents d'Europa i de la zona del mar Negre.¹²

Finalment, els operadors han augmentat la velocitat dels bucs (de catorze a setze nusos) per compensar els retards que, juntament amb l'allargament de les rutes, s'estima que fan augmentar les emissions de CO₂ fins a un 70%.¹³ A això s'afegeix la inclusió del transport marítim al règim de comerç de drets d'emissió de la UE des de principis de 2024, que obliga els

⁹ Al Jazeera. (2024). [How have Red Sea attacks by Yemen's Houthi fighters affected companies?](#); Cavale, S. i Reid, H. (2024). [Red Sea attacks: retailers rush to avoid delays to spring collections](#). Reuters.

¹⁰ Romera, J. (2024). [Christopher Cook \(Maersk\): "La vía alternativa al mar Rojo por Dubái ahorrará el 30% de los costes"](#). El Economista.

¹¹ IEA. (2023). [Oil Market Report - November 2023](#); Reuters. (2023). [Strait of Hormuz: the world's most important oil artery](#); Savage, S. (2023). [Oil prices could hit \\$150 if Israel-Hamas conflict intensifies. World Bank warns](#). Financial Times.

¹² UNCTAD. (2024). [Crisis del Mar Rojo: Alarma por las perturbaciones del comercio mundial que dispara los precios de la energía y los alimentos](#).

¹³ Wright, R. (2024). [Ships diverted from Red Sea pump out more emissions in bid to speed up](#). Financial Times.

operadors a pagar per les emissions d'efecte hivernacle (com ja ho feien fins ara sectors com el de l'aviació o l'energètic). Aquest nou impost ja aplica recàrregues d'entre quinze i cinquanta euros per contenidor amb destinació a Europa, però els contenidors encara es podrien encarir més per l'augment de les emissions derivades del canvi de les rutes. Ports com el de Barcelona, Algesires i València han alertat que aquest recàrrec compromet la competitivitat dels ports europeus a favor d'emplaçaments portuaris pròxims, com els del nord d'Àfrica.¹⁴

La crisi del mar Roig, per tant, amenaça amb un altre augment de la inflació, el cavall de batalla principal dels governs des de l'esclat de la invasió de Rússia a Ucraïna. S'estima que l'augment dels preus del transport marítim podria generar una pujada de l'IPC d'entre 0,4 punts percentuals (segons l'OCDE) i 0,6 punts percentuals (segons l'FMI), si la situació persisteix.¹⁵ Ara bé, el Banc d'Espanya indica que la crisi actual té, de moment, un impacte limitat en la inflació, a causa de la debilitat actual de la demanda global i de l'absència de congestió a la indústria logística i a les cadenes globals de subministrament.¹⁶

Taula 1. Resum de les afectacions principals de la crisi del mar Roig

Afectacions principals de la crisi del mar Roig	
Retards del transport marítim	+1-3 setmanes
Augment dels preus dels nolis Àsia-Europa	+300%
Augment de l'ús de combustible	+1 milió de dòlars per ruta
Augment de les emissions de CO ₂	+70%
Augment de la inflació (mitjà termini)	+0,4-0,6 p. p.

Font: elaboració pròpia

¹⁴ Justícia, A. (2024). Els contenidors ja apliquen recàrregues per l'entrada en vigor de l'impost d'emissions. La Vanguardia, edició impresa del 6 de febrer del 2024, p. 44.

¹⁵ OCDE. (2024). *OECD Economic Outlook, Interim Report February 2024*; Torres, R. (2024). [El conflicto en el mar Rojo y la inflación](#). Funcas.

¹⁶ Banc d'Espanya. (2024). [El impacto económico de las tensiones en el mar Rojo. Qué nos dice el índice de cuellos de botella del Banco de España](#).

3. Afectacions a Catalunya

3.1. Comerç exterior

La reconfiguració de les rutes marítimes pel cap de Bona Esperança està comportant, de moment, retards d'entre deu i quinze dies a les rutes marítimes d'Àsia que passen pels ports de Barcelona i Tarragona. Alhora, provoquen augments dels preus dels contenidors a les rutes d'Àsia a Catalunya que normalment transiten pel mar Roig; el preu mitjà s'ha arribat a quadruplicar, i dels 1.400 dòlars a principis de desembre de 2023 ha arribat a superar els 6.000 dòlars per contenidor a finals de gener de 2024, tot i que a mitjans de febrer el preu s'ha estabilitzat al voltant dels 5.000 dòlars.

De fet, segons l'AECOC, l'associació espanyola de fabricants i distribuïdors, alguns sectors, com els de l'alimentació; el tèxtil; la ferreteria i el bricolatge, i els béns tecnològics de consum ja comencen a notar els efectes del conflicte.

El conflicte del mar Roig afecta les relacions comercials marítimes entre Àsia¹⁷ i Catalunya. En aquest sentit, el volum de comerç exterior (exportacions més importacions) de Catalunya amb el continent asiàtic l'any 2023 ascendeix a 37.231,2 milions d'euros, dels quals tres quartes parts (27.920,1 milions d'euros) corresponen al comerç via transport marítim i, per tant, queden afectats directament per les disrupcions al mar Roig; es tracta del 13,3% del comerç total de Catalunya amb el món, un percentatge similar al de l'afectació a escala mundial (15%).

L'afectació principal recau en les importacions catalanes provinents d'Àsia per via marítima, que sumen un total de 21.460,7 milions d'euros, els quals representen el 19,5% del total importat per Catalunya. En el cas de les exportacions, l'afectació no és tan gran: Catalunya exporta a Àsia per via marítima uns 6.459,4 milions d'euros, els quals representen el 6,4% del total exportat per Catalunya.

¹⁷ En aquest informe, el terme *Àsia* fa referència al continent, incloent-hi l'Orient Mitjà.

Taula 2. Comerç exterior de Catalunya amb Àsia (exportacions i importacions) afectat per les disrupcions del mar Roig, 2023 (xifres en milions d'euros)

	Comerç de Catalunya amb Àsia			Comerç total amb el món	Comerç marítim amb Àsia sobre el total mundial
	Total	Via marítima	%		
Exportacions	8.413,7	6.459,4	76,8%	100.683,5	6,4%
Importacions	28.817,5	21.460,7	74,5%	109.995,8	19,5%
Comerç total	37.231,2	27.920,1	75,0%	210.679,3	13,3%

Font: ACCIÓ a partir de la base de dades d'ICEX-Estacom

3.2. Sectors exportadors potencialment afectats

El sector exportador català més afectat per la guerra entre Israel i Hamàs i per les conseqüents disrupcions al mar Roig és el de l'alimentació i les begudes (vegeu la taula 3). Aquest sector representa el 31,9% del volum total exportat per via marítima a Àsia el 2023; a més, les exportacions marítimes d'alimentació i begudes a Àsia representen el 16,4% del total exportat pel sector, el pes més elevat d'entre els principals sectors exportadors a Àsia.

Dos terços de les exportacions del sector de l'alimentació a Àsia corresponen a la carn de porc, el principal producte exportat a Àsia per via marítima, amb un 21,6% del total. Alhora, les exportacions marítimes de carn de porc a Àsia representen el 30,9% del total exportat pel sector carni. Tot i que el volum exportat és molt menor, l'exportació de naps farratgers també pot quedar afectada per les disrupcions al mar Roig, ja que el continent asiàtic és el destí del 39,5% de les exportacions totals catalanes d'aquest producte.

El segon sector amb més volum exportat a Àsia és el de la indústria química, que representa el 21,5% del total exportat a Àsia per via marítima. D'entre els productes químics principals, destaquen els polímers d'etilè, ja que el continent asiàtic és el destí del 44,2% de l'exportació total catalana d'aquest producte.

En un grau més baix, altres sectors exportadors potencialment afectats per les disrupcions al mar Roig són el dels vehicles i el de la maquinària.

Taula 3. Principals sectors d'exportació de Catalunya a Àsia per via marítima, 2023

Sectors (classificació CNAE)	Volum exportat per via marítima (M€)	Pes s/total exportat per via marítima a Àsia	Pes s/total de les exportacions catalanes del sector al món
Alimentació i begudes	2.062,9	31,9%	16,4%
Carn (principalment de porc)	1.393,1	21,6%	30,9%
Begudes	177,7	2,8%	14,4%
Olis animals i vegetals	164,3	2,5%	10,5%
Llavors (naps farratgers)	96,6	1,5%	39,5%
Indústries químiques	1.389,7	21,5%	8,1%
Polímers d'etilè	417,7	6,5%	44,2%
Perfumeria i cosmètica	236,8	3,7%	6,0%
Productes químics orgànics	195,0	3,0%	3,9%
Fungicides i altres productes químics	192,0	3,0%	6,3%
Vehicles	568,7	8,8%	3,6%
Maquinària i equips	460,4	7,1%	8,0%
Material i equips elèctrics	191,3	3,0%	4,4%
Metal·lúrgia i productes metàl·lics	187,7	2,9%	3,4%
Productes farmacèutics	161,4	2,5%	1,9%
Paper i arts gràfiques	140,4	2,2%	8,6%
Cautxú i plàstics	108,4	1,7%	3,8%
Tèxtil i confecció	83,3	1,3%	1,6%
RESTA	1.105,3	17,1%	5,2%
TOTAL	6.459,4	100%	6,4%

Font: ACCIÓ a partir de la base de dades d'ICEX-Estacom

3.3. Sectors importadors potencialment afectats

Pel que fa a les importacions catalanes procedents d'Àsia, el sector potencialment més afectat és el de l'automoció, el qual representa el 21,6% del total importat d'Àsia per via marítima el

2023, i especialment el dels vehicles elèctrics, ja que el 70,5% de la importació total catalana d'aquests vehicles prové del continent asiàtic.

El segon sector per volum importat és el de la indústria química, amb un pes del 12,1% respecte de les importacions totals catalanes provinents d'Àsia per via marítima, en què destaquen els productes químics orgànics. El segueix, per importància, el sector del petroli, l'afectació del qual pot agreujar-se si el conflicte s'estén al golf Pèrsic, ja que el 26% dels combustibles provenen d'Àsia per via marítima.

Les importacions de tèxtil i confecció provinents d'Àsia apareixen com el quart sector per volum importat del continent asiàtic per via marítima (el 9,3% del total) i, a més, aquestes importacions representen el 29,1% del total importat pel sector.

En un grau més baix, altres productes afectats per les disrupcions al mar Roig són la maquinària, el material elèctric i l'electrònic (més del 20% de les importacions catalanes d'aquests productes provenen d'Àsia per via marítima) i les joguines (el 55,8% de les importacions catalanes provenen d'Àsia per via marítima).

Taula 4. Principals sectors d'importació a Catalunya d'Àsia per via marítima, 2023

Sectors (classificació CNAE)	Volum (M€)	Pes s/total importat per via marítima d'Àsia	Pes s/total de les importacions catalanes del sector al món
Vehicles	4.641,7	21,6%	29,7%
Vehicles elèctrics	2.491,7	11,6%	70,5%
Vehicles de combustió o híbrids	2.023,6	9,4%	28,8%
Indústries químiques	2.605,1	12,1%	18,3%
Productes químics orgànics	1.406,6	6,6%	18,2%
Altres productes químics	403,4	1,9%	16,5%
Petroli	2.450,3	11,4%	26,0%
Tèxtil i confecció	1.998,6	9,3%	29,1%
Maquinària i equips	1.469,5	6,8%	22,6%
Material i equips elèctrics	1.169,8	5,5%	23,9%
Metal·lúrgia i productes metàl·lics	1.120,6	5,2%	19,2%
Productes informàtics i electrònics	917,9	4,3%	17,9%
Joguines	808,9	3,8%	55,8%
Alimentació i begudes	684,2	3,2%	8,2%
RESTA	3.594,0	16,7%	11,3%
TOTAL	21.460,7	100%	19,5%

Font: ACCIÓ a partir de la base de dades d'ICEX-Estacom

4. Actuacions empresarials

A continuació, es relacionen breument les principals actuacions que les empreses estan duent a terme per minimitzar els efectes de la crisi del mar Roig:

- Elaborar plans de contingència o de mitigació.
- Avaluar rutes marítimes alternatives o sistemes de transport alternatius, com el ferrocarril o l'avió.
- Augmentar el nivell d'estocs.
- Anticipar les compres de certs productes, components o matèries primeres per evitar possibles disrupcions de la cadena de subministrament.
- Disposar d'alternatives o diversificar el subministrament de productes en diversos punts geogràfics.
- Concentrar la producció en punts geogràfics no afectats per la distribució via el mar Roig.
- Valorar el canvi de les cadenes de subministrament perquè les fàbriques siguin més a prop del consumidor final (*nearshoring*).



Els continguts d'aquest document estan subjectes a una llicència Creative Commons. Si no s'indica el contrari, se'n permet la reproducció, la distribució i la comunicació pública sempre que se'n citi l'autor, no se'n faci un ús comercial i no se'n distribueixin obres derivades. Podeu consultar un resum dels termes de la llicència a:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>.

Elaboració

Unitat d'Estratègia i Intel·ligència Competitiva d'ACCIÓ

Barcelona, febrer de 2024

Passeig de Gràcia, 129

08008 Barcelona

accio.gencat.cat

catalonia.com



@accio_cat



@catalonia_ti