

UEM

TRABAJO FIN DE CICLO

UNIVERSIDAD EUROPEA DE MADRID

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES DE LA
COMUNICACIÓN.



**Universidad
Europea**
CENTRO PROFESIONAL

**TÉCNICO SUPERIOR EN
COMERCIO INTERNACIONAL**

TRABAJO DE FIN DE CICLO

**Impacto de la Guerra Rusia-Ucrania en el
Comercio Internacional**

Daniel Fernández Barreiro
Pablo Serrano Bachiller
Gabriel Sevillano Moreta

Tutora: Eva Carreras Muñoz

Junio 2025

RESUMEN

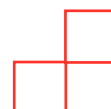
Este análisis examina el efecto de la guerra entre Rusia y Ucrania en el comercio internacional. El conflicto ha interrumpido las exportaciones, importaciones y las inversiones de ambos países, con repercusiones negativas para sus economías y para los mercados internacionales que dependen de sus recursos. Rusia, históricamente exportador energético, ha redirigido su comercio hacia China e India a raíz de las sanciones occidentales; mientras que Ucrania, un importante proveedor de cereales, sufrió un colapso inicial en sus exportaciones, pero empieza a mostrar señales de recuperación. La inversión extranjera directa ha disminuido considerablemente en ambos países, debido a la incertidumbre y las restricciones impuestas a nivel internacional.

La crisis energética en Europa, ocasionada por la reducción del suministro de gas procedente de Rusia, ha incrementado los precios de la energía y ha impactado a sectores industriales vitales, apresurando la transición hacia fuentes de energía renovables y la diversificación de proveedores.

La reestructuración de las rutas logísticas, con el crecimiento del Middle Corridor y el colapso del corredor que conecta China con Europa a través de Rusia, ha implicado mayores costes operativos y tiempos de entrega más largos, pero ha permitido a Europa y China disminuir su dependencia de Rusia. De cara al futuro, se anticipa que la diversificación energética, la cooperación internacional y la digitalización de procesos aduaneros serán fundamentales para fortalecer la resiliencia del comercio internacional ante nuevas crisis geopolíticas.

Palabras clave

Comercio internacional, logística global, crisis energética, guerra Rusia-Ucrania, Reconfiguración comercial



ÍNDICE

CAPITULO I: INTRODUCCIÓN	2
1. Objetivo general	4
2. Objetivos específicos.....	4
CAPITULO II: MARCO METODOLÓGICO	4
1. Tipo de investigación.....	4
2. Fuentes de información	5
3. Procedimiento de recolección y análisis de la información	6
4. Organización de los contenidos.....	7
5. Valor añadido: Adaptación de Maersk al conflicto bélico Rusia-Ucrania	8
CAPITULO III: DESARROLLO.....	10
1. La manera en las que han sido dañadas las exportaciones, importaciones e inversiones de Rusia y Ucrania.	10
2. Crisis de energía en Europa	20
3. Reconfiguración de rutas logísticas previas al conflicto y post conflicto: colapso del corredor China Europa vía Rusia y auge del Middle Corridor (Asia Central).	34
CAPITULO IV: CONCLUSIONES	53
CAPITULO V: REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	56
CAPITULO VI: ANEXOS.....	60

CAPITULO I: INTRODUCCIÓN

La guerra entre Rusia y Ucrania, que comenzó en 2022, ha tenido un impacto profundo en el comercio internacional, alterando las dinámicas económicas a nivel global y desencadenando diversos desafíos. Este análisis se centra en examinar cómo este conflicto ha repercutido en el comercio mundial, prestando especial atención a sus consecuencias más significativas.¹

En primer lugar, la guerra ha interrumpido las cadenas de suministro globales, lo que ha afectado tanto la disponibilidad y los precios de productos esenciales como cereales, fertilizantes y energía. Las exportaciones, importaciones e inversiones de ambos países han experimentado un notable deterioro, con consecuencias negativas no sólo para sus economías, sino también para los mercados internacionales que dependen de estos recursos.²

Por otro lado, la crisis energética en Europa, provocada por la disminución del suministro de gas ruso, ha resultado en un incremento considerable de los precios del gas natural. Esto ha impactado a sectores industriales clave, como la industria química en Alemania y la producción de acero en España, generando retos significativos para la competitividad y la estabilidad económica en el continente. Finalmente, el conflicto ha motivado una reconfiguración de las rutas logísticas a nivel global. El tradicional corredor que conecta China con Europa a través de Rusia ha perdido protagonismo, mientras que el Middle Corridor a

¹ Colaboradores de Wikipedia. (2024, December 28). Impacto económico de la invasión rusa de Ucrania. Wikipedia, La Enciclopedia Libre.

² Efectos económicos y geopolíticos de la invasión de Ucrania. (2022, October 2). Real Instituto Elcano. <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/efectos-economicos-y-geopoliticos-de-la-invasion-de-ucrania/>

través de Asia Central ha cobrado relevancia, aunque con la desventaja de mayores costes operativos y un impacto ambiental más significativo.

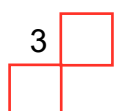
El corredor tradicional que conecta a China con Europa es una red de ferrocarriles y carreteras que pasa por Rusia, lo que permite un transporte efectivo de bienes entre China y Europa. Antes de la guerra en Ucrania, el 86% del comercio de tierras entre Europa y China pasó por este corredor ruso, que lo convirtió en el camino principal para transportar bienes entre los dos continentes.³

El “Middle Corridor” es una ruta de transporte que une China y Europa, atravesando Asia Central, el mar Caspio y el Cáucaso, hasta alcanzar Turquía y posteriormente Europa. Emplea trenes y embarcaciones, evitando Rusia y el Canal de Suez.

Esta vía ha cobrado relevancia en años recientes porque es más veloz que la vía marítima y por el conflicto actual entre Rusia y Ucrania.⁴ En conjunto, este análisis nos permite comprender mejor los efectos del conflicto en el comercio

³ Ec, C. (2024, April 13). Riesgo y recompensa: por qué la UE debe desarrollar la Ruta Transcaspiana. *elconfidencial.com*. https://www.elconfidencial.com/mundo/2024-04-13/riesgo-y-recompensa-por-que-la-ue-debe-desarrollar-el-corredor-transcaspiano_3865672/

⁴ *The Middle Corridor: a route born of the new Eurasian geopolitics*. (2025, January 23). Geopolitical Monitor. <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-route-born-of-the-new-eurasian-geopolitics/>



internacional y las estrategias necesarias para fortalecer la resiliencia ante futuras crisis geopolíticas.

OBJETIVOS

1. Objetivo general

- Analizar el impacto de la guerra Rusia-Ucrania en el comercio internacional y en las cadenas de suministro.

2. Objetivos específicos

1. Explicar la manera en las que han sido dañadas las exportaciones, importaciones e inversiones de Rusia y Ucrania.
2. Examinar la crisis de energía en Europa: Medir el aumento en el precio del gas natural y su impacto en sectores industriales de alta demanda (ej: industria química de Alemania, producción de acero en España).
3. Reconfiguración de rutas logísticas: Mapear el colapso del corredor China-Europa vía Rusia y el auge del Middle Corridor (Asia Central), incluyendo costos operativos y huella de carbono.

CAPITULO II: MARCO METODOLÓGICO

1. Tipo de investigación

El presente trabajo se enmarca en una investigación descriptiva. Tiene como finalidad analizar el impacto del conflicto bélico entre Rusia y Ucrania en el comercio internacional, así como entender las transformaciones estructurales que ha provocado en las cadenas de suministro, el comercio exterior, la seguridad energética europea y las rutas logísticas globales. Para alcanzar estos

objetivos, se utilizarán tanto métodos cualitativos como cuantitativos, de esta manera haciendo hincapié en cómo se van a analizar dichos métodos.

2. Fuentes de información

2.1 Fuentes primarias

Se recurre a informes oficiales de organismos internacionales reconocidos, tales como el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional (FMI), la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Agencia Internacional de Energía (IEA) y la Comisión Europea. Estos documentos proporcionan datos actualizados y confiables sobre comercio exterior, movimientos de inversiones, precios de la energía y proyecciones económicas a nivel europeo y global.

Asimismo, se emplean estadísticas oficiales provenientes de bases de datos como un Comtrade (referente al comercio internacional de bienes) y Eurostat (especialmente en las áreas de comercio exterior y energía).

Para el análisis del precio del gas natural, se consultan los índices publicados por ICE Endex, particularmente el Title Transfer Facility (TTF), principal indicador de precios de gas en Europa, siendo este uno de los sectores más afectados respecto al conflicto bélico que se trata.

Se incluyen también declaraciones oficiales emitidas por gobiernos relevantes (Rusia, Ucrania, países de la Unión Europea) y organismos multilaterales, utilizadas para identificar medidas de política comercial y energética adoptadas como respuesta al conflicto.

2.2 Fuentes secundarias

El trabajo se nutre de estudios académicos recientes publicados en revistas científicas especializadas en comercio internacional, energía y logística, como el Journal of International Economics, Energy Policy o Transport Reviews. Estos artículos ofrecen un marco teórico sólido para interpretar los datos cuantitativos y comprender las dinámicas de fondo del conflicto.

Además, se incorporan informes de consultoras y empresas del sector privado (McKinsey, Deloitte, Boston Consulting Group, DHL), que abordan el impacto en las cadenas de suministro globales y las rutas comerciales alternativas. Estos documentos permiten conocer los costes económicos de este conflicto y cómo afectan a las economías a nivel mundial y al comercio internacional de manera más específica.

Por último, se utilizan reportajes y artículos de medios de comunicación económicos de referencia, como Financial Times, Bloomberg, The Economist y Euractiv, que ofrecen información actualizada sobre los efectos inmediatos y la evolución de la situación geopolítica.

3. Procedimiento de recolección y análisis de la información

La recolección de datos sigue un enfoque sistemático y riguroso. En primer lugar, se seleccionan únicamente fuentes relevantes que abordan de manera directa los temas objeto de estudio, priorizando documentos publicados a partir de febrero de 2022, fecha de inicio del conflicto.

En segundo lugar, se lleva a cabo una validación cruzada de la información, contrastando datos obtenidos de diferentes fuentes para garantizar su veracidad y fiabilidad. Se da preferencia a los datos oficiales y a los estudios científicos.

El análisis de la información se realiza en dos niveles:

- Análisis cuantitativo: Se elaboran gráficos y tablas que reflejan la evolución de variables clave, como los precios del gas natural en Europa, los volúmenes de exportaciones e importaciones de Rusia y Ucrania, y las rutas logísticas comerciales. Estos datos permiten identificar tendencias y magnitudes de los cambios.
- Análisis cualitativo: Se interpretan los resultados a la luz de las teorías económicas y geopolíticas, examinando las consecuencias del conflicto sobre el equilibrio del comercio internacional, la seguridad energética y la resiliencia de las cadenas de suministro. En este caso se realiza de una manera más hipotética, dado que al no haber finalizado el conflicto aún no es posible conocer las consecuencias finales que este mismo tiene en el comercio internacional.

4. Organización de los contenidos

La estructura del trabajo responde a un orden lógico que sigue la progresión de causa-efecto provocada por el conflicto:

- Primero, se analizan los impactos inmediatos sobre las cadenas de suministro globales, con especial atención a productos estratégicos como cereales, fertilizantes, energía y metales industriales.
- Segundo, se estudia el deterioro del comercio exterior de Rusia y Ucrania, abordando tanto el volumen de exportaciones e importaciones como la dinámica de inversiones extranjeras.
- Tercero, se examina la crisis energética que ha afectado a Europa, midiendo el aumento del precio del gas natural y su impacto en sectores industriales de alta demanda energética, como la industria química alemana y la producción de acero en España.
- Cuarto, se investiga la reconfiguración de las rutas logísticas internacionales, destacando la pérdida de protagonismo del corredor China-Europa vía Rusia.

- Finalmente, se presenta las conclusiones generales, donde se sintetizan los principales efectos detectados y se proponen posibles estrategias para fortalecer la resiliencia del comercio internacional frente a futuras crisis geopolíticas.

5. Valor añadido: Adaptación de Maersk al conflicto bélico Rusia-Ucrania.

Introducción

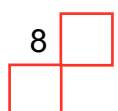
El conflicto entre Rusia y Ucrania ha redefinido el mapa logístico euroasiático, obligando a los mayores operadores logísticos a adoptar decisiones estratégicas rápidas, complejas y con gran repercusión en sus modelos de negocio. Este valor añadido se centra en el caso de Maersk, una de las mayores compañías de logística del mundo, su forma de actuar debido al conflicto generado y adaptación a las nuevas rutas evitando el paso por Rusia.⁵

Contexto previo

Hasta principios de 2022, Maersk tenía una presencia sólida en la región euroasiática:

- Operaba en nueve puertos rusos, incluyendo tres de los más importantes de la región como son; San Petersburgo, Novorossiysk y Vladivostok.
- Ofrecía servicios ferroviarios desde Xi'an y Chongqing (China) a Moscú, una línea directa más rápida y económica que la actual.

⁵ <https://www.france24.com/es/programas/econom%C3%ADa/20220301-maersk-suspende-transporte-contenedores-rusia>



- Rutas marítimas regulares desde Asia a Europa en los que se incluían puertos del Mar Báltico y el Mar Negro

Impacto del conflicto

La invasión rusa en Ucrania obligó a Maersk a tomar decisiones críticas. Las sanciones internacionales prohibieron operar en territorio ruso, lo que llevó al cierre de rutas ferroviarias y marítimas vinculadas a ese país. Además, el cierre de puertos ucranianos por razones de seguridad interrumpió el acceso a nodos clave del Mar Negro. A esto se sumaron el alza en los precios del combustible y del seguro logístico, que encarece sustancialmente el transporte intercontinental.⁶

De otro modo, clientes globales comenzaron a exigir desvinculación operativa de Rusia por cuestiones legales y de reputación. A raíz de este conflicto, Maersk se vio obligada a redirigir sus operaciones a través de rutas más estables, que no económicas, como el Canal de Suez y el Corredor Trans-Caspio, fortaleciendo de esta manera su presencia en países como Turquía, Rumanía y Georgia, consiguiendo así su presencia en los principales puertos y mercados europeos.

Tabla 1. Comparativa de parámetros utilizados por Maersk previos y posteriores al conflicto.

Parámetros	Ruta principal	Tiempo de tránsito Asia-UNION EUROPEA	Costes operativos por TEU	Puertos clave
Previa al Conflicto	Ferroviana vía Rusia	18 días	\$6.000 USD	San Petersburgo, Róterdam
Post Conflicto	Marítima vía Suez + TITR	28-32 días	\$8.500 USD	Constanza, Estambul, Hamburgo

Fuente: Elaboración propia

⁶ <https://logistica.cdecomunicacion.es/noticias/sectoriales/51809/maersk-tendencias-transporte-covid-guerra>

Decisiones corporativas aplicadas por parte de Maersk.

Debido al conflicto bélico generado, ha procedido al cierre de sus oficinas logísticas en Rusia y Bielorrusia, del mismo modo ha expandido sus operaciones en puertos logísticos europeos como los de Rumanía, Turquía y Grecia. Ha realizado inversiones en alianzas ferroviarias como el TITR, que se sitúan en Asia Central y el Cáucaso, además de un despliegue de la plataforma logística Trade Lens, consiguiendo así una mayor trazabilidad intermodal en rutas logísticas complejas.⁷

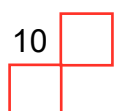
CAPITULO III: DESARROLLO

1. La manera en las que han sido dañadas las exportaciones, importaciones e inversiones de Rusia y Ucrania.

En este siguiente punto se analizará cómo han cambiado las exportaciones, importaciones e inversiones de ambas naciones, explicando en qué situación se encontraban antes del inicio del conflicto y su estado durante el conflicto, asimismo observando como la guerra ha dañado estos tres factores cruciales para el comercio global. A continuación, en el [Gráfico 1](#) se muestra el comercio mundial vs el comercio de Rusia y Ucrania en 2021.

Antes del inicio del conflicto, Rusia era un país fuerte en el ámbito de la exportación, especialmente de recursos naturales y energía. En el año 2021, el total de sus exportaciones alcanzó los 492.314 millones de dólares. La economía

⁷ <https://logistica.cdecomunicacion.es/noticias/sectoriales/50314/maersk-ucrania-transporte-maritimo>



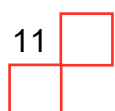
de exportación de Rusia se centraba principalmente en los hidrocarburos, mostrando una fuerte dependencia de estos productos para obtener ingresos.

En 2021, las cinco exportaciones principales de Rusia fueron:

- Petróleo crudo: 110.968 millones de dólares.
- Petróleo refinado: 69.965 millones de dólares.
- Oro no monetario: 17.362 millones de dólares.
- Carbón bituminoso: 15.439 millones de dólares.
- Gas natural licuado: 7.320 millones de dólares.⁸

Además, el sector alimentario de Rusia también tuvo un gran crecimiento, logrando un récord de 37.700 millones de dólares en 2021, lo que representa un aumento del 23% en comparación con 2020. Las principales categorías de productos alimentarios exportados fueron cereales (11.400 millones de dólares, +12%), pescado y mariscos (7.300 millones de dólares, +37%), y aceites vegetales y animales (7.300 millones de dólares, +48%).

⁸ *Federación de Rusia | Datos comerciales.* (n.d.).
<https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/es/RUS/textview>



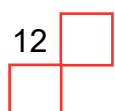
Es importante mencionar que los países de la Unión Europea fueron el principal receptor de estas exportaciones alimentarias rusas en 2021, importando comida rusa por un valor de 4.700 millones de dólares, lo que supone un incremento del 41% respecto a 2020.⁹

A pesar de su abundancia en recursos naturales, Rusia mostraba una considerable dependencia de las importaciones de productos manufacturados y tecnología. En el año 2021, el valor total de las importaciones en Rusia alcanzó los 293.497 millones de dólares. En 2021, las cinco importaciones principales de Rusia fueron:

- Equipos de comunicación: 10.704 millones de dólares.
- Medicamentos para venta al por menor: 7.359 millones de dólares.
- Buques cisterna: 3.788 millones de dólares.
- Componentes informáticos: 3.778 millones de dólares.
- Memorias: 3.327 millones de dólares.¹⁰

⁹ *La UE fue el principal destino de las exportaciones agroalimentarias de Rusia en 2021.* (n.d.). <https://es.gw2ru.com/economia/18489-ue-principal-destino-exportaciones-agroalimentarias>

¹⁰ *Federación de Rusia | Datos comerciales.* (n.d.-b). <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/es/RUS/textview>



Al examinar la composición de las importaciones rusas por tipo de producto en 2021, se puede notar que los bienes de capital constituían el 39,25% del total, seguidos de los bienes de consumo con un 32,20%, continuando con productos intermedios con un 16,78% y por último las materias primas con un 7,04%. Esta distribución indica claramente la dependencia de Rusia de tecnología y productos industriales complejos antes del inicio del conflicto.

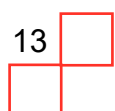
En el año 2021, la inversión extranjera directa en Rusia experimentó una destacable recuperación después de la pandemia, alcanzando los 39.826 millones de dólares, una suma mucho mayor en comparación con los 9.479 millones de 2020. Al finalizar 2021, el total acumulado de inversión extranjera directa en Rusia era de 521.876 millones de dólares.¹¹

Los cinco principales países que invirtieron en Rusia durante 2021 fueron Chipre, el Reino Unido, Irlanda, Alemania y Qatar. Esta distribución geográfica de los inversores pone de manifiesto tanto la relevancia de los vínculos financieros europeos como la influencia de los paraísos fiscales en el movimiento de capital hacia Rusia.

Los sectores que atrajeron la mayor parte de la inversión extranjera fueron:

- Comercio mayorista y minorista: 26,41%

¹¹ Federación de Rusia & OFICINA DE INFORMACIÓN DIPLOMÁTICA. (2025). FICHA PAÍS RUSIA. In *FICHA PAÍS* (p. 2) [Report].
https://www.exteriores.gob.es/documents/fichaspais/rusia_ficha%20pais.pdf



- Servicios financieros y de seguros: 22,23%
- Industria manufacturera: 16,96%
- Sector extractivo (incluyendo energía): 16,83%¹²

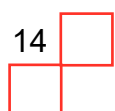
Tras la explicación de la situación en Rusia en relación a las exportaciones, importaciones e inversiones del país, a continuación, se detalla la situación de Ucrania.

La exportación de Ucrania, antes del estallido del conflicto, estaba claramente enfocada en productos agrícolas y en bienes semielaborados. Ucrania es llamado el “granero de Europa” por esta razón. Durante el año 2022, el valor total de las exportaciones ucranianas alcanzó los 44.443 millones de dólares.

Las exportaciones más significativas de Ucrania eran:

- Maíz: 5.919 millones de dólares.
- Aceites de girasol/cártamo: 4.658 millones de dólares.

¹² Federación de Rusia & OFICINA DE INFORMACIÓN DIPLOMÁTICA. (2025). FICHA PAÍS RUSIA. In *FICHA PAÍS* (p. 2) [Report].
https://www.exteriores.gob.es/documents/fichaspais/rusia_ficha%20pais.pdf



- Trigo blando: 2.650 millones de dólares.
- Semilla de nabo o colza: 1.551 millones de dólares.
- Minerales de hierro y sus concentrados: 1.477 millones de dólares.¹³

Al examinar la clasificación por tipo de productos, en 2022, la salida de mercancías de Ucrania consistía en gran medida de materias primas, que constituía un 41,59% de las exportaciones, productos intermedios con un 35,75%, bienes de consumo con un 17,73% y artículos de capital con un 4,87%. Esta distribución ilustra el rol de Ucrania como proveedor de recursos básicos e insumos para las cadenas de producción a nivel mundial.¹⁴

Ucrania se encontraba en gran medida dependiente de las importaciones para cubrir sus requerimientos energéticos y tecnológicos. En el año 2022, el total de importaciones (CIF) del país ascendió a 55.224 millones de dólares.

Las importaciones más relevantes de Ucrania fueron:

¹³ *Ucrania | Datos comerciales.* (n.d.-b).
<https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/es/UKR/textview>

¹⁴ *Ucrania | Resumen del comercio | 2022 | WITS Datos.* (n.d.).
<https://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/UKR/Year/2022/Summary>

- Aceites derivados del petróleo (sin incluir los crudos): 8.661 millones de dólares.
- Gas natural: 1.314 millones de dólares.
- Medicamentos: 1.151 millones de dólares.
- Carbón bituminoso: 978 millones de dólares.
- Equipos de comunicación: 951 millones de dólares.¹⁵

Los datos sobre inversión extranjera directa en Ucrania reflejaban un panorama complicado antes de estallar el conflicto. En el año 2021, la IED neta correspondiente a la balanza de pagos para Ucrania tuvo un saldo negativo, alcanzando -6.747 millones de dólares.

La llegada neta de capital por concepto de IED fue de 304 millones de dólares en 2020, lo que representó solo el 0,20% del producto interno bruto de Ucrania. Esto se diferenciaba notablemente del máximo histórico de 8,75% del PIB que se registró en 2005, indicando una tendencia a la baja en la capacidad del país

¹⁵ *Ucrania datos comerciales*. (n.d.). WITS. Retrieved May 24, 2025, from <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/es/UKR/textview>

para atraer inversiones extranjeras en los años anteriores al conflicto.¹⁶

La [Imagen 1](#) muestra las exportaciones de Ucrania en 2022 y en la [Imagen 2](#) se muestra las importaciones de Ucrania en 2022.

Antes del estallido de la guerra en 2022, tanto Rusia como Ucrania exhiben economías fuertemente ligadas al comercio global, aunque con bastantes diferencias en sus estructuras. Rusia se destacaba como un exportador de energía y materias primas, disfrutando de un superávit comercial y un incremento en la inversión extranjera. Ucrania, en cambio, presentaba una economía más expuesta, con un déficit en su comercio y dificultades en captar inversión extranjera directa.

El comienzo de la invasión rusa en 2022 ocasionó un colapso inmediato en las exportaciones de Ucrania. Siendo uno de los mayores exportadores de cereales a nivel mundial, Ucrania sufrió un notable descenso en sus envíos debido al bloqueo naval ruso. Antes del conflicto, cerca del 90% de las exportaciones agrícolas ucranianas se llevaban a cabo por vía marítima, sin embargo, al iniciarse la guerra, las fuerzas rusas bloquearon los puertos ucranianos del mar Negro, deteniendo casi por completo las exportaciones. Las cifras muestran que las exportaciones totales de Ucrania cayeron un 30% entre 2021 y 2022, lo que

¹⁶ *Ucrania - Inversión extranjera directa*. (n.d.).
<https://www.indexmundi.com/es/datos/ucrania/inversi%C3%B3n-extranjera-directa>

tuvo un impacto severo en la economía del país.¹⁷

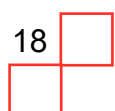
A pesar de estos retos, las exportaciones de Ucrania han comenzado a mostrar signos de recuperación. Datos preliminares del Ministerio de Economía ucraniano sugieren que los volúmenes de exportación del país han repuntado a las cifras previas a la guerra. En abril de 2024, Ucrania envió 13,1 millones de toneladas de productos por un valor de 3.300 millones de dólares.

Estas estadísticas confirman la tendencia positiva en las exportaciones agrícolas que ha sido observada por la Confederación Agraria Ucraniana, cuyo presidente indicó en enero que había superado la media mensual de 7,5 a 8 millones de toneladas de grano exportadas por el Mar Negro antes del inicio de la invasión rusa.¹⁸

Por otro lado, la guerra ha ocasionado un cambio drástico en la forma en que Rusia se relaciona comercialmente con el mundo. En 2021, aproximadamente la mitad de las exportaciones de Rusia tenían como destino Europa, incluyendo a Bielorrusia y Ucrania, y se centraban principalmente en productos energéticos como el petróleo y el gas. Sin embargo, después de las sanciones impuestas por Occidente, la situación se transformó de manera significativa. Los datos de 2023 revelan que China e India han ascendido como los principales destinos de

¹⁷ Como la invasión rusa de Ucrania ha agravado la crisis alimentaria mundial. (2025, January 25). Consilium. <https://www.consilium.europa.eu/es/infographics/how-the-russian-invasion-of-ukraine-has-further-aggravated-the-global-food-crisis/>

¹⁸ Florent. (2024, May 2). Las exportaciones ucranianas vuelven a los niveles de antes de la guerra - El Grand Continent. El Grand Continent. <https://legrandcontinent.eu/es/2024/05/02/las-exportaciones-ucranianas-vuelven-a-los-niveles-de-antes-de-la-guerra/>



exportación de Rusia, con un 32,7% y un 16,8% respectivamente, lo que equivale a la mitad del total de las exportaciones rusas. La [Imagen 3](#) muestra las exportaciones de Rusia en 2022 y la [Imagen 4](#) muestra las importaciones de Rusia en 2022.

Este cambio indica una importante reorientación en el comercio, ya que, en 2021, China solo representaba un 14,67% de las exportaciones rusas, mientras que India apenas alcanzaba un 1,56%. Las naciones europeas, que solían recibir cerca del 50% de las exportaciones rusas, ahora solo representan el 15% de la cifra total. Esta nueva configuración demuestra la habilidad de Rusia para encontrar mercados alternativos y así reducir, al menos parcialmente, el efecto de las sanciones de Occidente.¹⁹

Uno de los impactos más notables de la guerra ha sido la salida masiva de empresas occidentales del mercado ruso. Desde compañías de transporte marítimo hasta grandes estudios de Hollywood, un gran número de empresas anunciaron la suspensión temporal o definitiva de sus actividades en Rusia tras la invasión. Entre las firmas que dejaron el mercado ruso están Apple, Google, Ford Motor, Nike, Visa, Mastercard, Disney, Warner Bros, Sony Pictures, Universal Pictures, Paramount Pictures, Exxon Mobil, Royal Dutch Shell, British Petroleum, Maersk, MSC, Volvo Cars, General Motors, Harley-Davidson y Jaguar Land Rover, entre otras. Esta salida considerable de capital extranjero y conocimientos técnicos ha causado un impacto significativo en la economía rusa,

¹⁹ Sullivan, A. (2025, February 19). Cómo logró Rusia eludir las sanciones occidentales. *dw.com*. <https://www.dw.com/es/c%C3%B3mo-logr%C3%B3-rusia-eludir-las-sanciones-occidentales/a-71676171>

forzándola a buscar alternativas internas o a encontrar nuevos socios internacionales menos afectados por las sanciones impuestas por Occidente.

En resumen, este estudio de las exportaciones, inversiones e importaciones de Rusia y Ucrania muestra el fuerte efecto negativo que el conflicto ha generado en sus economías. Previo al conflicto, ambos países sostenían vínculos comerciales sólidos y variados, con grandes flujos de productos, capital y tecnología. No obstante, el conflicto ha causado un cambio radical en estos patrones: las exportaciones se han reorientado o disminuido, la inversión extranjera ha experimentado una notable reducción debido a la incertidumbre y las sanciones, y las importaciones se han encarecido o restringido debido a las limitaciones logísticas y comerciales. En conjunto, estos elementos han dañado seriamente la integración de Rusia y Ucrania en la economía mundial y han provocado una disminución en su crecimiento económico.

2. Crisis de energía en Europa

Contexto Histórico y Geopolítico

Europa antes de la guerra tenía una gran dependencia del gas ruso. En ese tiempo, aunque se sabían los riesgos, nunca se pensó que el cambio sería tan drástico. Aproximadamente el 45% del gas que se importaba venía de Rusia, lo que permitía precios bastante estables gracias a contratos a largo plazo. Sin embargo, esa estabilidad aparente ocultaba una vulnerabilidad que, con el

tiempo, se hizo evidente.²⁰

El 24 de febrero de 2022 fue un punto de inflexión en la política energética de Europa. La invasión de Ucrania transformó de repente el gas en un instrumento de presión política. La ansiedad invadió a gobiernos, empresas y ciudadanos. El miedo a lo desconocido era evidente, y cada decisión tomada traía consigo consecuencias inesperadas.

Lo que antes era un suministro relativamente seguro se convirtió en un juego geopolítico donde las relaciones internacionales cambiaron, obligándonos a reconsiderar nuestras estrategias y alianzas.²¹

A diario, las personas se enfrentaban a una situación cada vez más incierta. Los contratos a largo plazo, que antes simbolizaban estabilidad, dejaron de ofrecer seguridad. La política guiaba el mercado energético, y la sensación de inestabilidad se volvió la nueva normalidad. Durante ese período, se aprendió quizás demasiado tarde, que la seguridad energética no solo depende de datos y acuerdos, sino de una complicada red de intereses, estrategias y poder. El efecto fue inmediato y generalizado. Las dificultades para encontrar proveedores diferentes hicieron que los costos de importación se dispararan, y la inflación

²⁰ Moreno, Á. (2025, mayo 6). *La UE prohibirá todas las compras de gas ruso en 2027: los grandes problemas del "sprint final" contra Moscú*. *ElEconomista*.
<https://www.eleconomista.es/energia/noticias/13349128/05/25/la-ue-prohibira-todas-las-compras-de-gas-ruso-en-2027-y-la-batalla-pasa-ahora-por-espana-y-francia.html>

²¹ Rohach, A. (2025, 2 abril). *Política Energética Europea y Seguridad ante la Guerra de Rusia en Ucrania*. Transatlantic Dialogue Center. <https://tdcenter.org/2024/11/07/politica-energetica-europea-y-seguridad-ante-la-guerra-de-rusia-en-ucrania/>

afectó a todos. En los hogares, el aumento de las facturas de energía generó preocupación y cambios en el consumo. Las empresas, por su parte, tuvieron que hacer frente a una incertidumbre sin precedentes, revaluando sus estrategias de producción y suministro.²² Con el tiempo, Europa comenzó a acelerar su transición hacia las energías renovables, buscando así independencia energética y mayor resistencia ante crisis futuras. Sin embargo, el camino ha sido complicado. Las inversiones necesarias son muy grandes, y los desafíos técnicos y políticos siguen siendo un gran obstáculo. Actualmente, el mercado de energía todavía es volátil, y aunque la situación ha mejorado desde los momentos más críticos, la lección aprendida quedará registrada en la historia.

Ahora el reto no solo es recuperarse de la crisis, sino crear un sistema energético que sea más resistente, diversificado y menos vulnerable a influencias geopolíticas. Europa ha comprendido la importancia de la autonomía, pero aún queda un largo trayecto por seguir para asegurar una estabilidad duradera.²³

Tabla 2: Evolución del precio del gas natural según el periodo y su contexto ²⁴

²² Transatlantic Dialogue Center. (2024, noviembre 7). *Política energética europea y seguridad ante la guerra de Rusia en Ucrania*. Transatlantic Dialogue Center. <https://tdcenter.org/2024/11/07/politica-energetica-europea-y-seguridad-ante-la-guerra-de-rusia-en-ucrania/>

²³ *Medidas de la UE para hacer frente a la crisis energética*. (s/f). Comisión Europea. Recuperado el 26 de mayo de 2025, de https://commission.europa.eu/topics/energy/eu-action-address-energy-crisis_es

²⁴ Elaboración propia. (2025). *Evolución del precio del gas natural según el periodo y su contexto*.

Las cifras del sector energético

Durante muchos años, el mercado europeo fue crucial para Rusia, fortaleciendo su influencia mediante lo que se conoce como "diplomacia energética," que se convirtió en un pilar de su estrategia internacional. Entre 2011 y 2021, las ventas de energía de Rusia representaron entre el 62% y el 77% de los costos energéticos en Europa, con compras que superaron los 108.000 millones de euros en 2021. Ese año, Rusia se estableció como el quinto mayor socio comercial de Europa y el tercero en el suministro de energía.²⁵

No obstante, la guerra entre Rusia y Ucrania, que comenzó el 24 de febrero de 2022, trajo un cambio considerable. En respuesta a este conflicto, Europa aplicó sanciones a Rusia y aceleró su esfuerzo por reducir la dependencia energética.

Este cambio, aunque esencial desde una perspectiva estratégica, tuvo un alto costo: en mayo de 2022, la Comisión Europea estimó que se precisarán inversiones de hasta 210.000 millones de euros para lograr la autonomía energética para 2027.²⁶ Además del conflicto, la pandemia de Covid-19 ya había afectado las cadenas de suministro, empeorando la crisis energética. A finales de agosto de 2022, el precio del gas natural aumentó a más de 300 euros por megavatio hora, multiplicando por 15 el promedio de 2018 y 2019. Aunque en

²⁵ Ponti, V. B. (2025b, febrero 24). A tres años de la guerra entre Rusia y Ucrania – Implicancias y medidas en el sector energético europeo. *Escenario Mundial*. <https://www.escenariomundial.com/2025/02/24/a-tres-anos-de-la-guerra-entre-rusia-y-ucrania-implicancias-y-medidas-en-el-sector-energetico-europeo/>

²⁶ Consejo de la Unión Europea. (2025). *REPowerEU: Políticas energéticas de la UE*: <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/repowereu/>

2023 la situación mejoró, los precios aún se mantenían entre dos y tres veces más altos que antes de la guerra.

Esta crisis energética no solo tuvo un impacto en los mercados, sino que también afectó la economía europea, contribuyendo en gran medida a la inflación. La energía, que solía ser económica y predecible, se volvió un reto que afectó a familias y empresas. En 2023, Fatih Birol, director de la Agencia Internacional de la Energía (AIE), advirtió que Europa estaba en "modo de supervivencia" debido a la decisión de interrumpir las compras a Rusia.²⁷

Tabla 3: Evolución de la influencia energética de Rusia en Europa²⁸

Reacción de los gobiernos

Ante la crisis energética provocada por la invasión rusa a Ucrania, los gobiernos europeos actuaron con rapidez y determinación. Apenas semanas después del inicio del conflicto, los líderes de los 27 estados miembros de la Unión Europea acordaron la urgente necesidad de reducir su dependencia de los combustibles fósiles rusos. La estrategia adoptada se centró en una serie de medidas de emergencia que marcaron el rumbo de la política energética

²⁷ Hall, S. (2022, noviembre 1). *3 gráficos que muestran el estado actual de la crisis energética en Europa*. Foro Económico Mundial.

²⁸Elaboración propia. (2025). *Evolución de la influencia energética de Rusia en Europa*.

europea en los años siguientes.²⁹

Europa tomó varias acciones para manejar la crisis energética provocada por la guerra en Ucrania y la dependencia del gas ruso. Primero, se aumentó la búsqueda de nuevos suministradores de gas, estableciendo acuerdos con naciones como Noruega, Estados Unidos y Qatar. Este enfoque de diversificación fué fundamental para asegurar el abastecimiento y prevenir una crisis severa en el sector energético. Además, en agosto de 2022, los países miembros de la UE decidieron por su cuenta reducir la demanda de gas natural en un 15% durante el invierno de 2022/2023, política que más tarde se amplió hasta marzo de 2025. Esta acción conjunta no solo ayudó a enfrentar los problemas inmediatos de la crisis, sino que también fue un primer paso hacia un uso más eficiente de la energía en el futuro.

Otro punto importante ha sido el impulso hacia la transición energética. La crisis reforzó el compromiso de Europa para lograr más independencia energética, lo que llevó a promover el Programa de Energías Renovables de la UE. Este plan tiene como objetivo acelerar el crecimiento de fuentes de energía sostenibles y mejorar la eficiencia energética en todos los sectores, creando un modelo a largo plazo más resistente. Finalmente, los gobiernos pusieron en marcha regulaciones y subsidios para reducir el impacto de los aumentos en los precios de la energía, protegiendo a los consumidores y a las empresas de los efectos

²⁹ (S/f-b). Europa.eu. Recuperado el 26 de mayo de 2025, de <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/energy-prices-and-security-of-supply/>

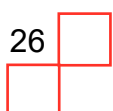
de la inestabilidad del mercado.³⁰ Aunque estas acciones fueron efectivas para responder de manera rápida a la crisis, el reto continúa. La estabilidad del mercado energético sigue siendo una prioridad, y los gobiernos europeos siguen revisando sus estrategias a largo plazo en busca de un equilibrio entre independencia, sostenibilidad y accesibilidad.

Medidas adicionales tomadas por la UE

Además de las medidas iniciales para disminuir su dependencia de la energía rusa, la Unión Europea creó un enfoque más extenso con el fin de asegurar un suministro estable y reducir los efectos económicos de la crisis actual. Por ello, en junio de 2022, la Comisión Europea implementó nuevas reglas que exigen a los países miembros mantener sus reservas de gas a niveles apropiados antes de la llegada del invierno, estableciendo un mínimo del 90% de la capacidad de almacenamiento como condición vital para evitar cortes en el suministro y regular la inestabilidad del mercado. Con la vista puesta en el invierno de 2024-2025, la meta se aumentó al 95%, lo que fortalecerá la estabilidad energética en la región.³¹ Respecto a la regulación del sector energético, en febrero de 2025, la Comisión Europea lanzó un programa enfocado en disminuir los gastos energéticos mediante inversiones estratégicas en infraestructura y tecnologías sostenibles. Este proyecto persigue equilibrar la oferta con la demanda,

³⁰ *Medidas de la UE para hacer frente a la crisis energética.* (s/f). Comisión Europea. Recuperado el 26 de mayo de 2025, de https://commission.europa.eu/topics/energy/eu-action-address-energy-crisis_es

³¹ *10 puntos para explicar la dependencia energética de Europa con Rusia.* (s/f). Cesce España. Recuperado el 26 de mayo de 2025, de <https://www.cesce.es/es/w/asesores-de-pymes/dependencia-energetica-europa-rusia>



garantizando que tanto los consumidores como las empresas estén protegidos de variaciones extremas en los precios de la energía.

La colaboración y el apoyo entre los países miembros fué otro pilar crucial de esta estrategia. Debido a la magnitud del desafío energético, la coordinación se volvió un aspecto esencial.³² En 2022, los ministros de energía de las 27 naciones de la UE llevaron a cabo diez reuniones del Consejo para establecer acuerdos conjuntos que protejan a los ciudadanos y a las empresas del aumento de precios. Estas reuniones representaron un esfuerzo sin precedentes por fortalecer una respuesta efectiva y unida ante la crisis, estableciendo las bases para una política energética más estable y resistente en el futuro.

Impacto en las empresas más afectadas

La crisis de energía provocada por el conflicto entre Rusia y Ucrania afectó severamente a las industrias que dependen en gran medida del gas natural, causando incertidumbres en el suministro y un aumento de costes sin precedentes. Como respuesta a esta inestabilidad, importantes empresas europeas han tomado medidas drásticas para proteger sus operaciones.³³

³² Carbayo, L. (2022, julio 20). *REPowerEU, el plan de la UE para reducir la dependencia energética de Rusia*. LISA News. <https://www.lisanews.org/internacional/repowereu-nuevo-plan-la-ue-reducir-dependencia-energetica-rusia/>

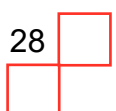
³³ *Desafíos para industria energética europea tras el conflicto Rusia-Ucrania*. (2024, marzo 5). WWR Energy; WorldWide Recruitment Energy. <https://energy.worldwiderecruitment.org/industria-energetica-rusia-ucrania/>

Un ejemplo notable es BASF, la compañía química más grande del mundo, que en 2023 anunció el cierre de varias de sus plantas en Europa. Para afrontar el aumento del precio del gas natural, la empresa decidió mover parte de su producción a países donde los costes de energía son más bajos, intentando así reducir el impacto económico de la crisis.

Además, la industria del acero sufrió un grave impacto. ArcelorMittal, que opera en España y Europa, realizó importantes reducciones en su producción, lo que resultó en el cierre temporal de algunas fábricas en España y Francia. Las condiciones del mercado hicieron imposible continuar con ciertas operaciones debido a los altos costes energéticos.

UNIPER, uno de los principales importadores de gas en Alemania, también fué un actor importante en esta crisis. Su gran dependencia energética y la falta de opciones inmediatas resultaron en pérdidas millonarias, obligando a la empresa a solicitar más de 30.000 millones de euros en ayuda del gobierno para evitar su colapso.³⁴ Por otro lado, Iberdrola, a pesar de ser líder en energías renovables, no estuvo exenta de retos. La inestabilidad en el mercado energético creó un panorama incierto para la compañía, llevándola a ajustar su estrategia de inversión, donde incluso las energías renovables se vieron afectadas por la inestabilidad del sistema energético en Europa.

³⁴ (S/f-c). Elmundofinanciero.com. Recuperado el 26 de mayo de 2025, de <https://www.elmundofinanciero.com/noticia/100225/economia/el-conflicto-entre-rusia-y-ucrania-empiora-la-crisis-del-sector-energetico-en-europa.html>



Estos ejemplos muestran solo una parte del impacto que tuvo la crisis en la industria europea. La situación puso de manifiesto la necesidad urgente de una transformación estructural en el modelo energético, empujando a gobiernos y empresas a replantear sus estrategias a largo plazo. La capacidad del sector para ser resiliente dependerá de su habilidad para encontrar soluciones sostenibles que aseguren estabilidad y competitividad en el futuro.

Evolución de la crisis energética

La crisis energética en Europa ha evolucionado a través de varias fases, presentando retos importantes que han alterado el escenario económico y político del continente. Algunos de los aspectos más relevantes incluyen:³⁵

- El incremento constante en los precios de la energía tuvo un impacto importante en la inflación dentro de la Unión Europea. En octubre de 2022, se registró un máximo de inflación del 10,6%, impulsado principalmente por el aumento en los costos del gas y la electricidad. Para mitigar este efecto en hogares y empresas, los gobiernos de Europa instalaron diversas medidas como subsidios directos y fijación de precios en la energía. Gracias a estas iniciativas, junto con la diversificación de proveedores y el aumento de energías renovables, en 2024 se logró

³⁵ *Derrotar la crisis energética europea*. (2022, December 12). IMF.
<https://www.imf.org/es/Publications/fandd/issues/2022/12/beating-the-european-energy-crisis-Zettelmeyer>

estabilizar la situación, comenzando a reducir la presión provocada por la inflación.³⁶

- La crisis propició un cambio apreciable en la estructura energética de Europa, dirigiéndose hacia fuentes más limpias y sostenibles. Por primera vez en 2024, la electricidad generada a partir de energía solar y eólica superó a la producida con gas. Este giro fue potenciado por un notable incremento en la instalación de parques eólicos y paneles solares, apoyado por incentivos gubernamentales para disminuir la dependencia de los combustibles fósiles. Además, se fomentó el desarrollo del hidrógeno verde, que apareció como una alternativa viable para diversas industrias y el sector del transporte.
- Reconociendo la necesidad de asegurar un suministro de energía fiable, Europa ha destinado recursos significativos para modernizar y expandir su infraestructura. Por ejemplo, Alemania logró construir terminales flotantes de gas natural licuado en tiempo récord, lo que ha permitido disminuir su dependencia del gas proveniente de Rusia. Se realizaron refuerzos en las redes de distribución, y la Unión Europea se comprometió a invertir 210 mil millones de euros hasta el año 2027, buscando así

³⁶ *Medidas de la UE para hacer frente a la crisis energética.* (n.d.). Comisión Europea.
https://commission.europa.eu/topics/energy/eu-action-address-energy-crisis_es

avanzar hacia una mayor autonomía en la energía y facilitar la transición hacia fuentes renovables.

Estas acciones, tomadas en conjunto, evidencian el esfuerzo unificado de Europa para enfrentar y superar la crisis energética.³⁷ La transformación del sistema no únicamente persigue la estabilización de los precios y la garantía del suministro, sino que también tiene como objetivo establecer las bases para un futuro energético más sostenible y resistente.

Desafíos y perspectivas futuras

A pesar de los progresos realizados, Europa todavía afronta serios problemas en el ámbito de la seguridad energética. La crisis aceleró la transición hacia energías más sostenibles, pero a la vez reveló debilidades que necesitan ser abordadas para asegurar un futuro estable y resistente.

Un desafío principal es la dependencia del gas natural licuado (GNL) que se importa. Si bien la región ha disminuido su dependencia del gas ruso, ahora está muy conectada con proveedores como Estados Unidos, Catar y Noruega. La inestabilidad de los precios del GNL sigue siendo un asunto preocupante, ya que pueden cambiar por las tensiones geopolíticas y la variación en la demanda global. Aunque Europa ha avanzado en su infraestructura energética, se requieren inversiones adicionales en terminales de regasificación y en sistemas

³⁷ (S/f-b). Europa.eu. Recuperado el 26 de mayo de 2025, de <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/energy-prices-and-security-of-supply/>

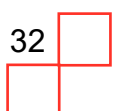
de almacenamiento para asegurar un suministro constante.³⁸

Otro reto es el peligro de una nueva crisis de suministro. La inestabilidad política a nivel global sigue siendo un factor clave en el mercado energético. Un conflicto en áreas estratégicas, como el Golfo Pérsico o Noruega, podría impactar el flujo de gas hacia Europa. Además, el aumento de la demanda de energía en industrias importantes como la de acero y la química añade más presión al mercado. Para reducir estos riesgos, es esencial seguir con la diversificación energética, aunque el desarrollo de fuentes renovables todavía enfrenta desafíos tecnológicos y de infraestructura.³⁹

Frente a estos desafíos, la inversión en autonomía energética se ha vuelto fundamental. La Unión Europea ha dedicado más de 210.000 millones de euros hasta el año 2027 para fortalecer su independencia energética y acelerar la transición hacia fuentes renovables. También ha ampliado acuerdos con naciones como Azerbaiyán para asegurar un suministro constante mediante nuevos gasoductos. Además, ha aumentado notablemente la inversión en hidrógeno verde, con Alemania, España y Francia liderando iniciativas para disminuir

³⁸ Baselli, V. (n.d.). *Crisis energética: Europa, de la escasez a la abundancia*. Morningstar ES. <https://www.morningstar.es/es/news/233593/crisis-energ%c3%a9tica-europa-de-la-escasez-a-la-abundancia.aspx>

³⁹ AggregateEU. (2024). *Seguridad del suministro de gas en la Unión Europea* (pp. 4–5) [Informe Especial]. https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-09/SR-2024-09_ES.pdf

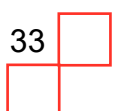


la dependencia de los combustibles fósiles.⁴⁰

De cara al futuro, las proyecciones indican que para finales de 2025, Europa podría disminuir la importación de gas ruso al 14%, en comparación con el 45% que se importaba antes del conflicto, un objetivo que parecía imposible hace pocos años. La crisis energética ha estimulado la innovación en almacenamiento de energía, favoreciendo el avance de baterías más avanzadas y tecnologías de captura de carbono. Se anticipa que la inversión en energías renovables y en eficiencia energética seguirán creciendo, contribuyendo al objetivo de alcanzar la neutralidad climática para el 2050.

En resumen, aunque se han conseguido progresos importantes en el cambio del sistema energético en Europa, garantizar una completa autonomía y seguridad en la energía todavía es un reto complicado. La solución para lograrlo está en la fusión de inversiones continuas, desarrollo tecnológico y colaboración entre países, que son aspectos esenciales para establecer un modelo energético que sea sostenible y capaz de adaptarse a los cambios.

⁴⁰ *Medidas de la UE para hacer frente a la crisis energética.* (s/f). Comisión Europea. Recuperado el 26 de mayo de 2025, de https://commission.europa.eu/topics/energy/eu-action-address-energy-crisis_es



3. Reconfiguración de rutas logísticas previas al conflicto y post conflicto: colapso del corredor China Europa vía Rusia y auge del Middle Corridor (Asia Central).

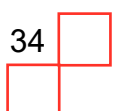
Desde la invasión rusa en Ucrania en febrero de 2022 el comercio internacional, se ha visto afectado de manera muy notoria, sobre todo en las rutas logísticas usadas en las que las mercancías transitaban por Rusia⁴¹.

Esto ha generado la reconfiguración de nuevas rutas o el uso de algunas de ellas que se habían quedado obsoletas o con menor uso, debido a los grandes costes operativos que suponían para los exportadores.

Principales rutas logísticas entre Asia y Europa previo al conflicto Ucrania - Rusia

Antes del conflicto, las principales rutas comerciales entre Asia y Europa se dividían en dos grandes categorías: la Ruta Terrestre a través de Rusia (NUE) y la Nueva Ruta de la Seda, que formó parte del proyecto *Belt and Road Initiative* (BRI) de China y conectaba los centros industriales del este de China con Europa a través de Kazajistán, Rusia, Bielorrusia y Polonia. La ruta tardaba aproximadamente entre 14 y 20 días, por lo que resultaba una opción atractiva por su rapidez y por su competitividad de costes frente al transporte marítimo,

⁴¹ Mordor Intelligence. (s.f.). *Mercado ruso de carga y logística: Análisis de tamaño y participación, tendencias de crecimiento y previsiones hasta 2029*. Mordor Intelligence. <https://www.mordorintelligence.com/es/industry-reports/russia-freight-logistics-market-study>



pero con volúmenes de carga menores.

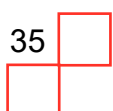
Esta ruta, tiene dos opciones: la ruta norte y la ruta sur. La norte, es a través de Siberia, con climas más extremos para la mercancía, pero con un coste menor. La ruta sur, a través de Kazajistán y parte de Rusia, con condiciones climáticas mejores pero un poco más lenta.

Adicionalmente, existía la ruta marítima conocida como Corredor Marítimo Asia-Europa, que va principalmente a través del Canal de Suez, esta ruta tiene⁴² una duración entre 30-45 días, que va con grandes volúmenes de mercancías y con menos costes operativos por los contenedores. Este trayecto es el que más combustibles fósiles consume y por lo tanto la huella de carbono es mayor que el resto.

Los volúmenes de carga previos al conflicto aproximadamente comprenden entre 1,5 millones de TEU entre China y Europa, a través de rutas ferroviarias y representando solo el 5-6% del comercio total entre Europa y Asia.

El crecimiento de esta ruta es sostenible y de aproximadamente un 30%, con un coste medio de entre 6.000-8.0000 USD, con unas emisiones de CO₂ para ferrocarril de entre 15-20 gramos tonelada/km y con rapidez frente a la marítima. Las ventajas de esta ruta son una alta capacidad de carga frente al transporte aéreo, con tiempos razonables y bajos costes frente a otros tipos de transportes.

⁴² Fondo Monetario Internacional. (2022, diciembre 20). *Cómo Ucrania está gestionando una economía de guerra*. <https://www.imf.org/es/News/Articles/2022/12/20/cf-how-ukraine-is-managing-a-war-economy>



Como desventaja, la dependencia de Rusia, la vulnerabilidad a sanciones y a posibles conflictos y una menor capacidad de carga comparada con el transporte marítimo.

Actualmente el conflicto ha provocado reestructuración de las rutas, ya que hay diversas sanciones que han puesto Estados Unidos, la Unión Europea, Reino Unido, Canadá y Rusia. Por otro lado, se ha visto penalizado la desconexión de varios bancos rusos del sistema SWIFT, restringiendo su acceso a transacciones internacionales.

Antes de febrero de 2022, las rutas logísticas y de suministro entre Asia y Europa, así como las conexiones intrarregionales en Europa Oriental, estaban firmemente establecidas y optimizadas tras décadas de integración económica y acuerdos multilaterales.

A continuación, se hace un análisis extenso de la reconfiguración de las rutas, terrestres y marítimas a raíz del conflicto bélico entre Rusia y Ucrania.

- Principales corredores terrestres y marítimos
- Vías de transporte de productos agrícolas y cereales
- Puertos más relevantes y su capacidad
- Infraestructura complementaria (ferrocarriles, carreteras y puertos secos)
- Integración de servicios logísticos y procesos aduaneros

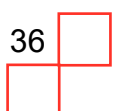


Tabla 4: Comparación de costos y tiempos de envío en corredores logísticos

<i>Puerto/Nodo</i>	<i>País</i>	<i>Volumen (2021)</i>	<i>Especialidad</i>
Shanghai	China	43 millones TEU	Contenedores generales
Rotterdam	Países Bajos	14 millones TEU	Reexportación y hub europeo
Odessa	Ucrania	20 millones toneladas	Granos y productos agroalimentarios
Constanța	Rumania	30 millones toneladas	Graneles agrícolas y fertilizantes
Duisburgo Dry Port	Alemania	250.000 TEU	Consolidación y distribución
Aktau	Kazajistán	4 millones toneladas	Transbordo Mar Caspio

Fuente: elaboración propia

Principales Puertos y Centros Logísticos en 2021

En 2021, los principales corredores marítimos son el Canal de Suez y Mediterráneo Oriental. Los trayectos van desde los puertos de Asia Oriental (Shanghái, Shenzhen, Qingdao, Busan) hasta el Mediterráneo (Patras, Pireo, Marsella) para más adelante desde estos llegar a la zona norte de Europa. Aproximadamente 112 millones de TEU, de los cuales el 15% correspondía a productos agroalimentarios (oliva, cítricos, azúcar, cacao). Los puertos clave son: Gioia Tauro (Italia) y Pireo (Grecia) servían de puertos hubs para la redistribución hacia Europa Occidental y los Balcanes.

El Mar Negro y el Mar de Azov como puntos estratégicos:

La conexión desde los puertos ucranianos (Odessa, Pivdennyi, Mykolaiv) a través del Estrecho de los Dardanelos y de los Dardanelos hasta el Mediterráneo. Los productos principales que se exportaban son los granos (trigo, maíz, cebada) y aceites vegetales; en 2020 estos puertos movieron cerca de 60 millones de toneladas de cereales, representando el 12% del comercio global de granos. En el puerto de Odessa la capacidad para procesar era de 40 millones de toneladas/año, con terminales de silos para 2,5 millones de toneladas de almacenamiento.

Otros corredores alternativos terrestres y ferroviarios:

Imagen 5: El papel de la Nueva Ruta de la Seda (BRI) y el corredor de Transporte Transiberiano (TSR) ⁴³



Ruta de la seda desde sus orígenes.

La Nueva Ruta de la Seda (BRI) tiene dos vías; norte y sur. La ruta norte engloba Siberia, y va desde Chongqing/Chengdu cruzando Mongolia o Inner Mongolia, conectando con Moscú y luego Bielorrusia hacia Europa Central. En 2021, esta ruta movió 80.000 TEU, centrados en manufacturas de alto valor (electrónica y automoción). La ruta sur, que engloba Kazajistán, va a través de Almaty y Aktau, incluía un tramo marítimo corto por el Mar Caspio hasta Baku, continuando por Georgia y Turquía. Movi6 90.000 TEU en 2021, con productos pesados como

⁴³ Wikipedia. (n.d.). Ruta de la Seda. Recuperado el 4 de junio de 2025, de https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_de_la_Seda

maquinaria industrial y materiales de construcción. Esta ruta ha sido escogida mayoritariamente desde el conflicto.

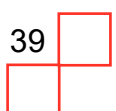
Por otro lado, está el TSR, Corredor de Transporte Transiberiano, un trayecto de carga general que tiene conexión a través de Vladivostok o Nakhodka, se combinaba históricamente con transporte marítimo desde puertos japoneses y coreanos y su especialización es en minerales, metales y productos químicos, con un volumen anual de 50 millones de toneladas métricas en transporte de mercancías.

Ucrania se ha posicionado desde hace años como exportador con gran relevancia tanto en productos agrícolas como cereales, principalmente en maíz, trigo y productos de girasol, a través de ferrocarril y carretera, con una red de 23.000 km de ferrocarril y 170.000 km de carreteras que conectaban zonas agrícolas del centro y este de Ucrania con puertos del Mar Negro, a través de empresas logísticas como como Kernel y Cargill, que operaban con terminales propias en Mykolaiv, integrando almacenamiento, transporte y embarque.

A partir de 2021 se empezaron a explorar vías marítimas alternativas, en las que se posicionaron los Danube Ports de Rumanía, Constanza y Sulina, con un movimiento de 30 millones de toneladas de granos y fertilizantes, canalizando parte de la producción ucraniana por tren y barcazas fluviales.

También participaban los puertos secos de Brest (Bielorrusia) y Małaszewicze (Polonia) funcionaban como nodos multimodales, gestionando 300.000 TEU/año en consolidación y despacho aduanero.

En infraestructuras y procesos aduaneros, cuentan los centros de consolidación y distribución de Almatý, Kazajistán, con capacidad de 350.000 TEU/año, que ofrece servicios de value-added (desconsolidación y etiquetado) para transporte



BRI y el de Lianyungang, China, la principal puerta de entrada de carga ferroviaria, con 15 trenes semanales salientes en 2021.

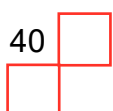
Gracias a los distintos sistemas de digitalización y ventanilla única aduanera, como el Sistema Asycuda (UNCTAD), adoptado por Ucrania, Kazajistán y Georgia, se redujeron los tiempos de despacho de 7 a 3 días de media, y con los certificados fitosanitarios y de origen, se facilitaron los trámites electrónicos para productos agroalimentarios con una reducción del 20% del rechazo en la frontera.

Situación actual de las rutas logísticas y perspectivas futuras

El estallido de la guerra Rusia-Ucrania desde 2022, ha provocado la suspensión de muchos servicios internacionales y sus rutas. Empresas como Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd y MSD han cortado operaciones con puertos rusos a causa de las distintas sanciones impuestas por la comunidad internacional. Se estima que aproximadamente un 50% del transporte marítimo se ha perdido en puertos clave del Mar Negro, Mar Báltico y Lejano Oriente en 2022. En transporte marítimo, las rutas se han desviado desde entonces a Rumanía, Líbano y Grecia, aumentando los costes y tiempos.

El cierre del espacio aéreo en la zona y la suspensión de ruta ferroviaria, además de la escasez de personal originarios de Ucrania, Rusia y Bielorrusia, genera retrasos importantes en el transporte de mercancía y materiales involucrados en el proceso, afectando directamente a los costes operativos.

En 2023, Rusia ocupó el puesto 88 en el índice de desempeño logístico, por todas las perturbaciones comerciales ocasionadas. Debido a la congestión portuaria y a los bloqueos comerciales por parte de EEUU y los distintos países miembro, los costes marítimos han aumentado drásticamente.

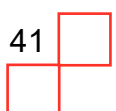


Algunos ejemplos de estas sanciones y bloqueos son los siguientes:

Las sanciones impuestas a Rusia por Estados Unidos, la Unión Europea, Reino Unido, Canadá, Japón y otros países aliados han sido las más severas desde la Guerra Fría.

Algunas sanciones que se mencionan incluyen; la desconexión de varios bancos rusos del sistema SWIFT, restringiendo su acceso a transacciones internacionales y mercados de capital, las prohibiciones parciales o totales a las importaciones de petróleo y gas rusos, incluyendo el embargo del petróleo ruso por parte de la UE en diciembre de 2022 y las restricciones de la OPEP+, las prohibiciones en la exportación de tecnología avanzada a Rusia, afectando sectores críticos como semiconductores, aviación y maquinaria industrial, y a nivel logístico, el bloqueo del acceso a puertos europeos para barcos rusos y restricciones a las aerolíneas rusas en espacio aéreo occidental.

Las consecuencias de este tipo de sanciones en Europa han derivado en el impacto del precio del gas y en la inflación. El conflicto por un lado ha disparado los precios del gas natural en Europa debido a la interrupción del suministro ruso. El precio del gas en el mercado TTF de los Países Bajos, el principal punto de referencia en Europa alcanzó niveles récord en 2022, superando los 300 EUR/MWh, comparado con los 20-30 EUR/MWh previos al conflicto. Por otro lado, el aumento de los costes energéticos ha contribuido significativamente a la inflación en Europa, con tasas que superaron el 10% en varios países europeos durante 2022, presionando las economías nacionales y reduciendo la



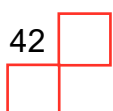
competitividad industrial⁴⁴. En cuanto al impacto directo en la logística a nivel costes y economía, los costes del transporte ferroviario en Rusia aumentaron hasta un 50% en 2022 debido a restricciones, costes de seguro adicionales y la necesidad de rutas más largas.

Los puertos del Mar Negro han visto una caída significativa en el volumen de carga debido a los riesgos de seguridad y las restricciones económicas, desviando el tráfico hacia rutas más largas y costes como el Corredor Trans-Caspio (TITR).

Las primas de los distintos seguros para envíos a través de Rusia se han disparado debido al aumento del riesgo percibido, incrementando los costes de transporte hasta un 30% adicional en algunos casos.

En costes y tiempo, los costes operativos actualmente están hasta un 30% más altos que las rutas rusas tradicionales debido a transbordos adicionales y mayores tiempos de espera. Por otro lado, se estima que las rutas TITR generan hasta un 40% más de emisiones que las rutas ferroviarias directas debido a la combinación de modos de transporte. Según datos recientes, el volumen de carga de 2023 sufrió una caída del 50% en el uso del corredor ruso y aumento del 70% en el uso del TITR, su tiempo de tránsito oscila

⁴⁴ The Logistics World. (2024, enero 31). *La Ruta Transcaspio más que duplica su capacidad gracias a las sanciones contra Rusia*. <https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/la-ruta-transcaspio-mas-que-duplica-su-capacidad-gracias-a-las-sanciones-contra-rusia/>



desde 14-20 días (Rusia) a 25-30 días (TITR).

Colapso del corredor China- Europa a través de Rusia y consecuencias

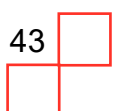
Uno de los hitos de alto impacto en la reconfiguración de las rutas de comercio es el colapso del corredor China-Europa a través de Rusia, que interrumpe significativamente el traslado de mercancías entre China y Europa por la guerra de Ucrania y por las sanciones internacionales contra Rusia.

Tanto el corredor, como parte de la Iniciativa de la Franja y la ruta BRI (*Belt & Road Initiative*) han experimentado cambios en las rutas con un impacto en toda la logística transcontinental.

La Iniciativa de la Franja, es un proyecto que nace desde China, con el presidente Xi Jinping, y que acoge un proyecto de infraestructuras ideado para impulsar el comercio y la conectividad en Asia, Europa y África.

Esta iniciativa, también conocida como la Iniciativa de Una Franja y Una Ruta o la Nueva Ruta de la Seda, ha incluido numerosos proyectos de desarrollo físico e inversión financiera que van desde la construcción de vías férreas hasta redes de satélites. La iniciativa sigue siendo uno de los mayores planes de infraestructuras jamás iniciados por un solo país.

Por otro lado, la ruta BRI, *Belt & Road Initiative*, es una propuesta China que nace en 2013 para mejorar la conectividad y la cooperación a escala transcontinental a través de distintas rutas ferroviarias y carreteras desde China a Europa a través de Asia Central y con la ruta de la seda marítima del Siglo XXI, que promueve el comercio a través de puertos estratégicos del Sudeste Asiático, Medio Oriente, África y Europa.



En la última década, China ha invertido más de 1.5 billones de dólares en infraestructura relacionada con la BRI, financiando proyectos en más de 150 países. Estas inversiones han sido clave para mejorar la eficiencia logística global, reducir costes de transporte y facilitar el comercio intercontinental.

Imagen 6: Ejemplo de la Belt&Road Initiative⁴⁵



Actualmente, la ruta principal por tren entre China y Europa forma parte de la BRI, que atraviesa Rusia para conectar Asia con Europa. Con el impacto de la guerra de Ucrania, se han generado distintos problemas en la logística, incluyendo la congestión ferroviaria y la reducción de capacidad, por lo que se están explorando actualmente alternativas para el transporte de mercancías como la *ruta Transcaspiana*,

⁴⁵ Clingendael Institute. (s.f.). New map: Belt and Road Initiative. Clingendael. Recuperado el 4 de junio de 2025, de <https://www.clingendael.org/publication/new-map-belt-and-road-initiative>

que pasa por Kazajistán, Azerbaiyán, Georgia y Turquía⁴⁶.

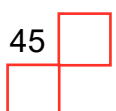
La interrupción del corredor ha afectado al comercio y a la logística entre China y Europa, generando una mayor dependencia en otras rutas de transporte, como La Ruta de Transporte Internacional Transcaspio (TITR), que conecta China con Europa sin pasar por Rusia, y que ha incrementado en 2.5 veces su capacidad tras el comienzo de la guerra en Ucrania y las sanciones de Occidente contra Moscú⁴⁷.

Adicionalmente, las sanciones internacionales han tenido un impacto en la economía rusa y en su capacidad logística. Las restricciones a la importación y exportación de la Unión Europea a Rusia implican que restringir la compraventa en importación y exportación de algunos productos entre la UE y Rusia.

La lista de productos prohibidos está concebida para maximizar las repercusiones negativas de las sanciones en la economía rusa y a la vez limitar las consecuencias para las empresas y ciudadanos de la UE. Las restricciones a la exportación y a la importación excluyen los productos destinados

⁴⁶ World Economic Forum. (2024, enero). *La iniciativa china de la Franja y la Ruta cumple 10 años: esto es lo que hay que saber*. <https://es.weforum.org/stories/2024/01/la-iniciativa-china-de-la-franja-y-la-ruta-cumple-10-anos-esto-es-lo-que-hay-que-saber/>

⁴⁷ The Logistics World. (2024, enero 15). *Cómo la iniciativa china 'Belt and Road' está redefiniendo las rutas logísticas globales*. <https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/como-la-iniciativa-china-belt-and-road-esta-redefiniendo-las-rutas-logisticas-globales/>



principalmente al consumo y los relacionados con la salud, la farmacia, la alimentación y la agricultura, al objeto de no perjudicar a la población rusa⁴⁸.

Según la Comisión Europea, desde febrero de 2022, la UE ha prohibido la exportación a Rusia de mercancías que habrían alcanzado un valor de más de 48 000 millones de euros y la importación de mercancías procedentes de Rusia que habrían alcanzado un valor de 200 millones de euros. Esto significa que, en comparación con los volúmenes de exportación e importación de 2021, actualmente se prohíbe el 54 % de las exportaciones y el 58 % de las importaciones.

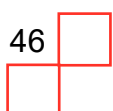
En cuanto a la principal reacción de China con el colapso del corredor China Europa, China ha buscado alternativas a la ruta ferroviaria tradicional, incluyendo el desarrollo de rutas marítimas y expansión de su capacidad ferroviaria.

Unos de los ejemplos de alternativas de China con Europa son; el Ferrocarril de China a Europa, *China-Europe Express*, se considera un éxito actualmente.

La construcción del ferrocarril CKU en Asia Central, que permite diversificar y no depender de Kazajistán, y el puente terrestre Euroasiático.

Estos avances por parte de China posicionan al país frente a Rusia con mayor

⁴⁸ World Bank. (2019, June 18). *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>



influencia en Asia Central, esto ha provocado que Rusia e Irán han estrechado sus vínculos con China para formar un eje antioccidental.

Auge del Middle Corridor o TITR

Antes de la invasión rusa a Ucrania en 2022, la principal ruta terrestre Asia-Europa era el Corredor Norte, que atravesaba Rusia y ofrecía una conexión ferroviaria rápida y eficiente entre China y Europa. El Middle Corridor, conocido formalmente como Trans-Caspian International Transport Route (TITR), era una alternativa secundaria, con volúmenes y capacidad muy inferiores, y limitada relevancia en el comercio euroasiático.

La guerra en Ucrania y las sanciones masivas impuestas a Rusia y Bielorrusia generaron una necesidad urgente de rutas alternativas que evitaran territorio ruso. Esto provocó un cambio estructural en la logística euroasiática, con la redirección de flujos con los que muchas empresas comenzaron a desviar sus cargas hacia el Middle Corridor, que conecta China, Kazajistán, cruza el Mar Caspio hacia Azerbaiyán, Georgia, Turquía y Europa, evitando completamente Rusia.

Transformación del comercio internacional: del Corredor Norte al Middle Corridor.

Después de la invasión, el TITR se ha convertido en la principal alternativa terrestre para el comercio Asia-Europa que evita Rusia.

El Corredor Norte ofrecía una ruta ferroviaria directa, eficiente y relativamente económica, con tiempos de tránsito de 14-18 días y costes logísticos totales competitivos, siendo el Middle Corridor era una opción secundaria, limitada por su menor capacidad, infraestructuras menos desarrolladas y mayor complejidad operativa.

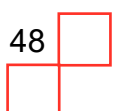
En 2022, el tráfico de contenedores por el Middle Corridor creció un 70%, alcanzando 33,000 TEUs, y en 2023, aunque hubo una caída temporal por la baja de tarifas marítimas, la tendencia de crecimiento se mantuvo a largo plazo.

En la actualidad, la ruta se ha consolidado. Durante los primeros nueve meses de 2024, el volumen de carga aumentó un 70% interanual, llegando a 3,4 millones de toneladas y triplicando el tráfico de contenedores, que alcanzó 34,600 TEUs en ese periodo. En los primeros 11 meses de 2024, el volumen total ascendió a 4,1 millones de toneladas, un incremento del 63% respecto al año anterior. La capacidad anual del corredor ya es de 6 millones de toneladas y 100,000 TEUs, con planes de expansión a 10 millones de toneladas para 2025.

A continuación, se detallan los distintos hitos de relevancia mencionados anteriormente en la evolución de los costes:

- Febrero 2022: Inicio de la invasión rusa a Ucrania. Sanciones masivas y cierre de rutas ferroviarias a través de Rusia para muchas empresas occidentales.
- Marzo–Abril 2022: Primeros desvíos masivos de carga al TITR; incremento inmediato de tarifas por congestión y falta de capacidad.
- 2023: Inversiones aceleradas en puertos y ferrocarriles del Caspio, Azerbaiyán y Georgia, los costes logísticos del TITR se estabilizan, pero permanecen altos.
- 2024: El volumen de carga por el Middle Corridor triplica los registros pre-invasión, pero los costes logísticos totales se mantienen 40–100% por encima de la ruta rusa debido a la saturación y la falta de economías de escala.

El Middle Corridor ha logrado reducir los tiempos de tránsito, con trenes que llegan de China a Azerbaiyán en 8-10 días y a puertos georgianos en 12 días,



con el objetivo de consolidar la ruta Asia-Europa en 15 días, similar al corredor ruso.

Frente al transporte marítimo, hay una reducción en tiempos. El TITR permite conectar China y Europa en 15-18 días, frente a los 30-40 días de la ruta marítima tradicional por el Canal de Suez, lo que lo hace atractivo para mercancías de mayor valor o sensibles al tiempo.

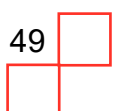
Aunque el tiempo de tránsito es similar al que ofrecía el Corredor Norte, el Middle Corridor enfrenta desafíos adicionales, porque los transbordos marítimos en el Caspio y, a veces, el Mar Negro, pueden sufrir retrasos por condiciones meteorológicas (vientos, hielo) o congestión portuaria.

También hay diferencias de ancho de vía ferroviaria y trámites aduaneros complejos, que añaden tiempo y costes. Todo ello se está intentando mejorar con inversiones en digitalización, armonización aduanera y ampliación de capacidad.

Además, la digitalización aduanera y la creación de sistemas como TEZ Customs han reducido los tiempos de procesamiento fronterizo, aumentando la eficiencia.

Actualmente, países como Kazajistán, Azerbaiyán, Georgia y Turquía han firmado acuerdos y creados centros de coordinación para mejorar la infraestructura, digitalización y eficiencia aduanera del corredor, y grandes navieras internacionales como MSC, Maersk, CMA CGM y COSCO han comenzado a operar servicios regulares en la ruta.

La ruta Middle Corridor presenta como principal ventaja la de evitar riesgos geopolíticos y sanciones asociadas a Rusia, es competitiva en cuanto a tiempos de tránsito y mejoras, y cuenta con apoyo político y financiero de países involucrados en su desarrollo y con el apoyo principal de la UE. Además,

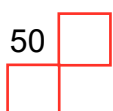


instituciones como el Banco Mundial y la Unión Europea han identificado el Middle Corridor como estratégico para la diversificación de rutas y la seguridad logística europea, integrándose en iniciativas como Global Gateway.

Como alternativa, sin embargo, presenta una capacidad limitada frente al corredor ruso, ya que transporta 6 millones de toneladas frente a las más de 30 millones que se transportaban con la vía Norte. También involucra los trasbordos marítimos del Mar Caspio y del Mar Negro que elevan costes y complejidad, y crea algunos cuellos de botella en infraestructuras, por costes y en distintos procedimientos aduaneros, siendo la congestión en puertos y paso fronterizos uno de los principales retos. Además, el descenso de nivel del Mar Caspio se considera una amenaza frente a la viabilidad a largo plazo de este corredor, ya que requiere inversiones adicionales en la adaptación portuaria.

Si hablamos de costes; Middle Corridor, al ser un corredor multimodal (ferrocarril, carretera y transporte marítimo por el Mar Caspio y, en ocasiones, el Mar Negro), implica mayores costes logísticos que la ruta rusa directa. Los costes por contenedor pueden ser entre un 30% y un 100% superiores, debido a transbordos, tarifas portuarias, y la falta de economías de escala consolidadas. Los principales factores de encarecimiento de costes han sido, el aumento de precio del combustible y energía, que afecta tanto al transporte ferroviario como marítimo, la inflación y aumento de salarios en los países de tránsito, la necesidad de inversiones en infraestructuras (se estima un déficit de financiación de 18.500 millones de euros para modernización) y los costes adicionales por retrasos, congestión y procedimientos aduaneros no armonizados.

Las inversiones en electrificación ferroviaria, energías renovables en puertos y la modernización de la flota marítima serán clave para reducir el impacto ambiental en el futuro, que se ven aceleradas con la presión regulatoria de la comunidad europea y la presión por cadenas de suministro más sostenibles de cara a la adopción de tecnologías limpias y la mejora de la eficiencia energética a lo largo del corredor.



A continuación, una breve explicación sobre la evolución de los costes logísticos: antes y después del auge del TITR⁴⁹. Los costes antes de la invasión (Corredor Norte vía Rusia).

- Transporte ferroviario directo: 4,000–5,000 USD por contenedor de 40 pies, incluyendo transporte, manejo, aduanas y logística puerta a puerta.
- Coste total competitivo: La ausencia de transbordos marítimos y la escala consolidada permitían mantener los costes bajos y estables.
- Menor volatilidad: Los precios estaban menos expuestos a las variaciones del coste energético y a la congestión portuaria.

Costes tras el auge del TITR (Middle Corridor)

- Coste logístico total: 7,000–10,000 USD por contenedor de 40 pies, dependiendo del volumen, la temporada y los servicios adicionales requeridos.

⁴⁹ El Confidencial. (2024, abril 13). *Riesgo y recompensa: por qué la UE debe desarrollar el corredor transcaspiano*. https://www.elconfidencial.com/mundo/2024-04-13/riesgo-y-recompensa-por-que-la-ue-debe-desarrollar-el-corredor-transcaspiano_3865672/

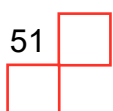


Tabla 4 : Comparación de rutas de transporte y costos en la Iniciativa de la Franja y la Ruta

<i>Ruta / Periodo</i>	<i>Coste total (USD/40')</i>	<i>Tiempos de envío (días)</i>	<i>Observaciones clave</i>
Corredor Norte (pre-2022)	4,000–5,000	14–18	Ruta directa, sin transbordos, escala consolidada
Middle Corridor (2022, inicio)	6,000–8,000	18–22	Costes iniciales elevados por baja capacidad
Middle Corridor (2024-2025)	7,000–10,000	15–18	Mejoras en infraestructura, pero costes aún elevados

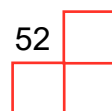
Fuente: elaboración propia

En cuanto a sostenibilidad, todavía se sigue midiendo su impacto, puesto que presenta mejoras frente a la vía aérea y marítima^{9f} larga pero la multimodalidad

y los transbordos elevan la huella de carbono frente al ferrocarril directo.⁵⁰

A medida que se consoliden las inversiones en infraestructura, aumente el volumen de carga y se armonicen los procedimientos aduaneros, se espera que los costes del TITR tiendan a la baja, acercándose a los niveles previos del Corredor Norte. El crecimiento sostenido del volumen de carga, entendemos que permitirá negociar tarifas más competitivas con operadores ferroviarios, portuarios y de seguros. El futuro de la ruta tiene buen pronóstico. Por el momento ha pasado de ser una ruta secundaria para convertirse en el eje

⁵⁰ Consejo de la Unión Europea. (s.f.). *Cómo funcionan las sanciones de la UE contra Rusia*. <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/sanctions-against-russia-explained/>



estratégico del comercio terrestre Asia – Europa. Tanto China, que impulsa esta ruta dentro del marco de la Belt and Road Initiative, como Europa, que busca reducir su dependencia de Rusia y asegurar el suministro de bienes estratégicos, apoyan esta ruta. En ese sentido, las distintas inversiones en curso y la cooperación internacional apuntan a que seguirá creciendo como alternativa estable y segura.

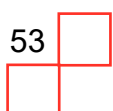
CAPITULO IV: CONCLUSIONES

Para concluir este trabajo, a continuación, se explica el motivo por el cual se han cumplido cada uno de los objetivos, comenzando con los objetivos específicos y finalizando con el objetivo principal.

El primer objetivo específico que habla sobre las importaciones, exportaciones e inversiones de ambas naciones se ha logrado porque el trabajo proporciona una exposición clara y fundamentada en cifras sobre el impacto de la guerra en estas áreas, incluyendo ejemplos concretos y datos comparativos de antes y durante el conflicto.

El segundo objetivo específico trata sobre la crisis de energía en Europa y la respuesta de Europa, que ha consistido en acelerar la transición energética, diversificar los proveedores y establecer medidas extraordinarias para disminuir el consumo de gas y proteger tanto a los consumidores como a las empresas. Se cumple este objetivo al analizar el efecto cuantitativo del incremento en los precios, al identificar los sectores más perjudicados y al evaluar las acciones tomadas para afrontar la crisis.

El tercer objetivo específico se cumple porque el trabajo analiza la evolución de las rutas logísticas, proporciona información sobre el cambio en los volúmenes



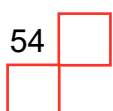
de carga y los costes, y examina las ventajas y desventajas del Middle Corridor en comparación con la ruta tradicional.

Por último, se cumple el objetivo principal ya que el análisis se realiza de manera exhaustiva y con fundamento sobre el impacto de la guerra en el comercio internacional, utilizando datos numéricos y estudios cualitativos, además de sugerir estrategias para mejorar la resiliencia en el futuro.

A continuación, se menciona las limitaciones a las que ha estado expuesto este trabajo:

- Los datos oficiales y las estadísticas a menudo sufren retrasos en su publicación, especialmente en un contexto de conflicto y sanciones globales.
- La polarización en la política y los medios de comunicación dificulta la obtención de información neutral; es esencial consultar diversas fuentes para asegurar la autenticidad.
- La información directa de empresas y organismos afectados por la guerra es escasa, sobre todo en lo que respecta a estrategias de negocio y logística, ya que esta información suele ser confidencial.
- La naturaleza prolongada y cambiante del conflicto complica el análisis de las consecuencias finales, puesto que muchos efectos aún están en desarrollo.

En cuanto a la prospectiva, a medio y largo plazo, se espera que el comercio internacional continúe adaptándose a la nueva realidad geopolítica. Tanto Rusia como Ucrania deberán buscar nuevas maneras de fortalecer sus exportaciones, importaciones e inversiones. Europa seguirá diversificando sus fuentes de

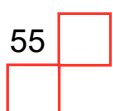


energía y aumentando su independencia estratégica mediante inversiones en energías renovables y en logística. El Middle Corridor seguirá adquiriendo importancia, aunque necesitará más inversión para afrontar sus restricciones de capacidad y costes. La colaboración internacional y la digitalización de los procesos aduaneros serán cruciales para optimizar la eficiencia de las nuevas rutas comerciales.

Como consideraciones finales, la creación de este trabajo ha resultado ser una experiencia valiosa tanto en el ámbito profesional como en el personal. Durante este proceso, los autores han adquirido habilidades esenciales para su formación en Comercio Internacional, como la capacidad de analizar información económica, entender las dinámicas del comercio mundial y diseñar un proyecto de investigación con rigor y cohesión. Además, este trabajo representa un ejercicio de disciplina y manejo de información complicada, ayudando a fortalecer habilidades de análisis crítico y síntesis de contenidos.

Desde una perspectiva profesional, el estudio ha enriquecido el entendimiento sobre cómo las crisis geopolíticas afectan el comercio internacional, resaltando la relevancia de la adaptabilidad y la planificación estratégica en un entorno global que está en constante cambio. A nivel personal, para todos los autores de la investigación, ha sido una experiencia de aprendizaje constante, en la que ha mejorado su capacidad de organización y recopilación de información.

Este proyecto se cierra con la esperanza de que sirva como base para futuras investigaciones y estrategias que ayuden a estabilizar el comercio internacional en contextos con incertidumbre. La situación actual sigue cambiando, y será crucial seguir evaluando sus repercusiones para entender mejor la transformación de las dinámicas económicas y comerciales a nivel mundial.



CAPITULO V: REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Bloomberg. (s.f.). Europe. Recuperado el 13 de mayo de 2025, de
<https://www.bloomberg.com/europe>

BP. (s.f.). Energy economics. Recuperado el 13 de mayo de 2025, de
<https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics.html>

Carrasco, E. B. (2025, 12 mayo). Energía y disuasión: ¿puede Europa resistir una guerra de suministros en 2025? LISA News.
<https://www.lisanews.org/infraestructuras-criticas/energia-y-disuasion-puede-europa-resistir-una-guerra-de-suministros-en-2025/>

Consejo de la Unión Europea. (s.f.). Precios de la energía y seguridad del suministro. Consilium. Recuperado el 12 de mayo de 2025, de
<https://www.consilium.europa.eu/es/policies/energy-prices-and-security-of-supply/>

Cubadebate. (2022, 7 marzo). Rusia: La economía 2021-2022 (II) - Cubadebate. Cubadebate - Cubadebate, Por la Verdad y las Ideas.
<http://www.cubadebate.cu/opinion/2022/03/07/rusia-la-economia-2021-2022-ii/>

Efe. (2025a, 22 febrero). Rusia pone condiciones al retorno de las compañías occidentales tras la guerra. SWI swissinfo.ch..
<https://www.swissinfo.ch/spa/rusia-pone-condiciones-al-retorno-de-las-compa%C3%B1%C3%ADas-occidentales-tras-la-guerra/88912509>

Florent. (2024a, 23 febrero). Dos años después de la invasión de Ucrania, ¿cuál es la situación actual del comercio entre la Unión y Rusia? El Grand Continent. <https://legrandcontinent.eu/es/2024/02/23/dos-anos-despues-de-la-invasion-de-ucrania-cual-es-la-situacion-actual-del-comercio-entre-la-union-y-rusia/>

FocusEconomics. (2025, 16 enero). Russia Foreign Direct Investment (USD bn) - FocusEconomics. FocusEconomics [ES]. <https://www.focus-economics.com/es/country-indicator/rusia/foreign-direct-investment-usd/>

Infobae. (2025, 10 marzo). La invasión rusa a Ucrania posicionó a EEUU como líder en exportaciones de armas con un 43% del mercado global. Infobae. <https://www.infobae.com/america/mundo/2025/03/10/la-invasion-rusa-a-ucrania-posiciono-a-eeuu-como-lider-en-exportaciones-de-armas-con-un-43-del-mercado-global/>

Kohlmann, T. (2025, 7 mayo). Por qué la economía rusa teme las sanciones secundarias. dw.com.. <https://www.dw.com/es/por-qu%C3%A9-la-econom%C3%ADa-rusa-teme-tanto-las-sanciones-secundarias/a-72440918>

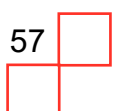
La UE fue el principal destino de las exportaciones agroalimentarias de Rusia en 2021. (s.f.). <https://es.gw2ru.com/economia/18489-ue-principal-destino-exportaciones-agroalimentarias>

Lysiuk, O. (2025, 21 febrero). El destino de las inversiones extranjeras en Ucrania depende de la guerra. UBN. <https://ubn.news/es/el-destino-de-las-inversiones-extranjeras-en-ucrania-depende-de-la-guerra/>

Negocios TV. (2025, 16 mayo). ÚLTIMA HORA: Rusia anuncia un acuerdo con Ucrania para un alto el fuego y una cumbre Putin-Zelensky [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v= IG4JTabE-4>

Naciones Unidas. (s.f.). UN Comtrade. Recuperado el 6 de junio de 2025, de <https://comtrade.un.org/>

Naciones Unidas. (2022). La guerra en Ucrania pone en peligro la recuperación del comercio mundial. Noticias ONU. Recuperado el 6 de junio de 2025, de <https://news.un.org/es/story/2022/04/1507162>



Ossa, R. (2023). Ventaja comparativa ambiental y comercio internacional. Blog de la OMC. Recuperado el 6 de junio de 2025, de https://www.wto.org/spanish/blogs_s/ce_ralph_ossa_s/blog_ro_23feb23_s.htm

Organización Mundial del Comercio. (2022). El conflicto entre Rusia y Ucrania pone en peligro la frágil recuperación del comercio mundial. Recuperado el 6 de junio de 2025, de https://www.wto.org/spanish/news_s/pres22_s/pr902_s.htm

Organización Mundial del Comercio. (2023). The impact of the Ukraine crisis on global trade and economic resilience. WTO Publications. Recuperado el 6 de junio de 2025, de https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/oneyukr_e.pdf

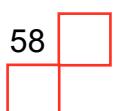
Ponti, V. B. (2025, 24 febrero). A tres años de la guerra entre Rusia y Ucrania – Implicancias y medidas en el sector energético europeo. Escenario Mundial. <https://www.escenariomundial.com/2025/02/24/a-tres-anos-de-la-guerra-entre-rusia-y-ucrania-implicancias-y-medidas-en-el-sector-energetico-europeo/>

Pryma, A. (2022, 7 enero). Ucrania encabeza las importaciones de alimentos de 2021. UBN. <https://ubn.news/es/ucrania-encabeza-las-importaciones-de-alimentos-de-2021/>

Redacción. (2023, 14 abril). El inesperado boom de las exportaciones de petróleo ruso a pesar de las sanciones por la guerra en Ucrania. BBC News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-65280639>

Reuters. (s.f.). Energy. Recuperado el 13 de mayo de 2025, de <https://www.reuters.com/business/energy/>

Rojas, J. A. (2023, 30 septiembre). Invasión rusa en Ucrania: el desafío de invertir en un país en guerra. France 24. <https://www.france24.com/es/econom%C3%ADa-y-tecnolog%C3%ADa/20230930-invasi%C3%B3n-rusa-en-ucrania-el-desaf%C3%ADo-de-invertir-en-un-pa%C3%ADs-en-guerra/>



Rusia (RUS) Exportaciones, Importaciones y Socios Comerciales. (s.f.).
Observatorio de Complejidad Económica.

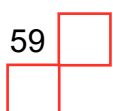
<https://oec.world/es/profile/country/rus>

Sanciones UE-Rusia. (s.f.). ¿Qué consecuencias tienen para las empresas? —
Cámara de Zaragoza. <https://www.camarazaragoza.com/productos/sanciones-ue-rusia-que-consecuencias-tienen-para-las-empresas/>

Sullivan, A. (2025, 19 febrero). Cómo logró Rusia eludir las sanciones occidentales. dw.com.. <https://www.dw.com/es/c%C3%B3mo-logr%C3%B3-rusia-eludir-las-sanciones-occidentales/a-71676171>

The Guardian. (s.f.). Europe. Recuperado el 13 de mayo de 2025, de
<https://www.theguardian.com/europe>

Yi, K. N. & MA. (2024, 16 mayo). China y Rusia: cómo Pekín se convirtió en el salvavidas de la economía rusa tras el inicio de la guerra en Ucrania. BBC News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/articles/cy0l0rrnk8no>

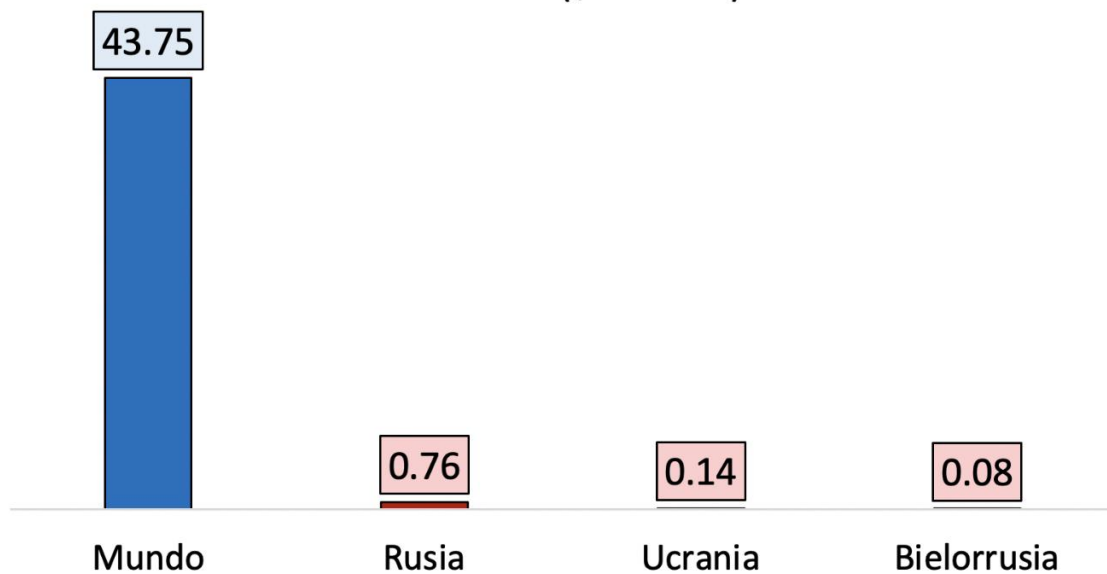


CAPITULO VI: ANEXOS

Gráfico 1: Comercio mundial vs Rusia y Ucrania.⁵¹

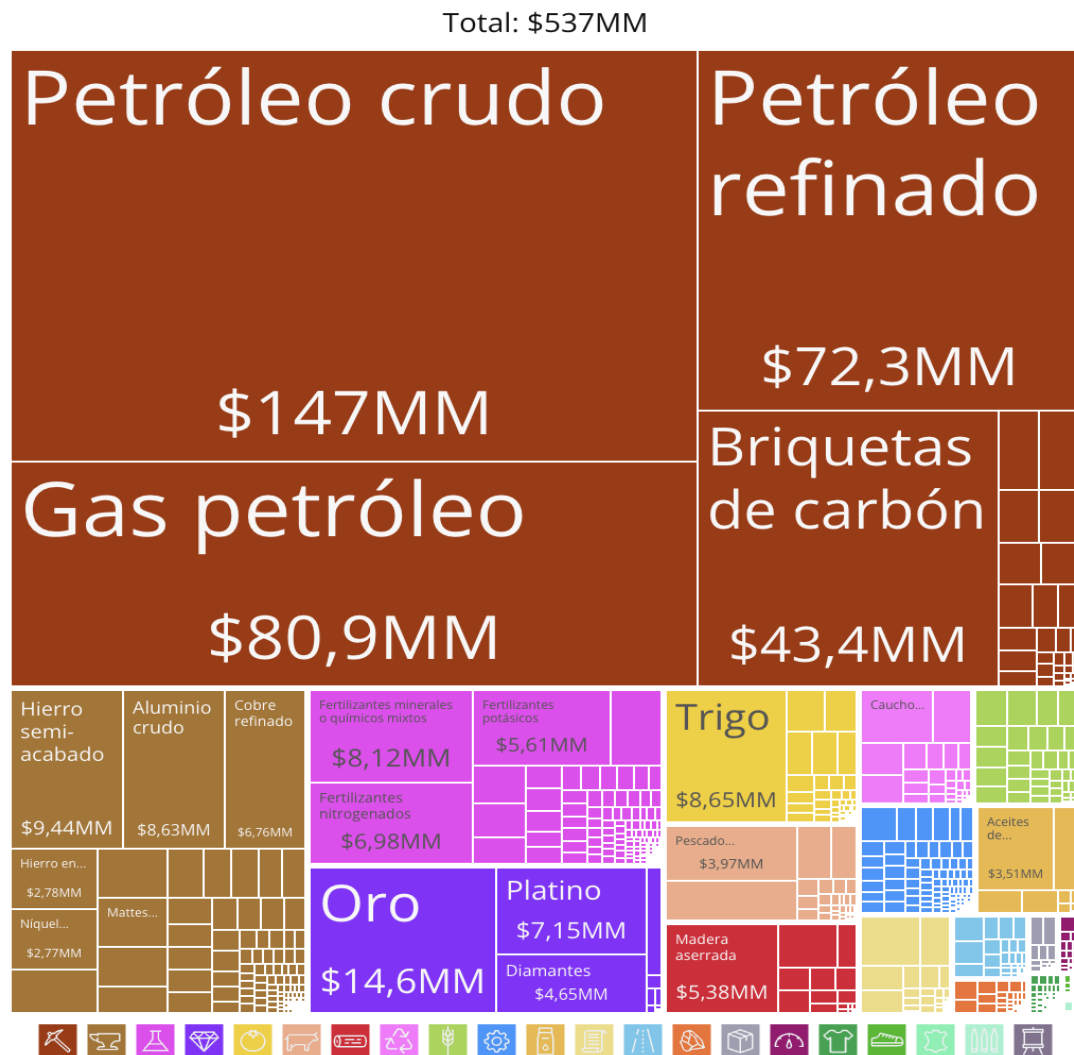
Comercio mundial y países en conflicto

Año 2021 (\$ billones)



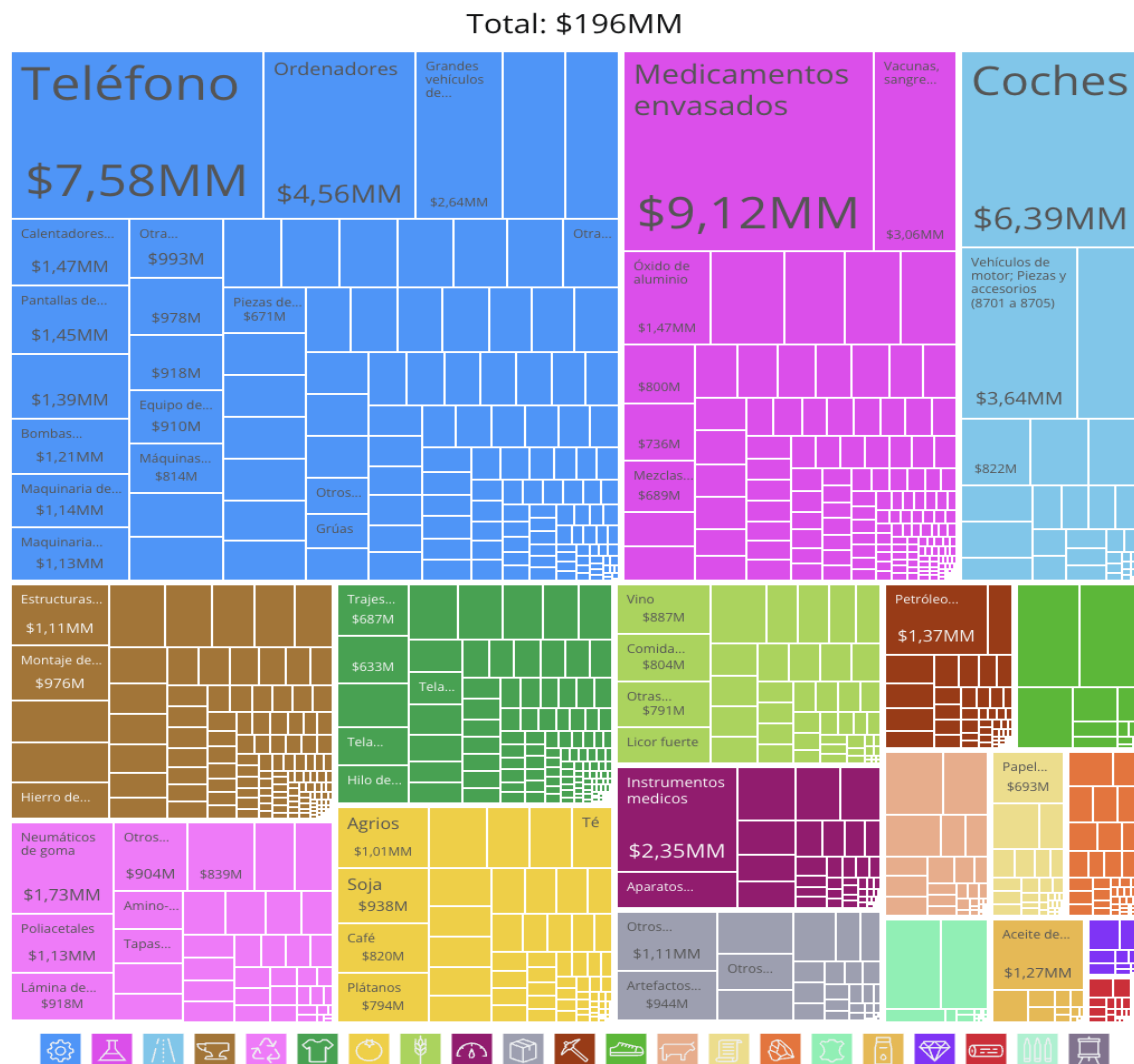
⁵¹ Fernández, D. (n.d.). *Temor a desabastecimiento por la guerra de Ucrania*. UFM Market Trends. <https://trends.ufm.edu/articulo/temor-desabastecimiento-guerra-ucrania/>

Imagen 3: Exportaciones de Rusia 2022.⁵²



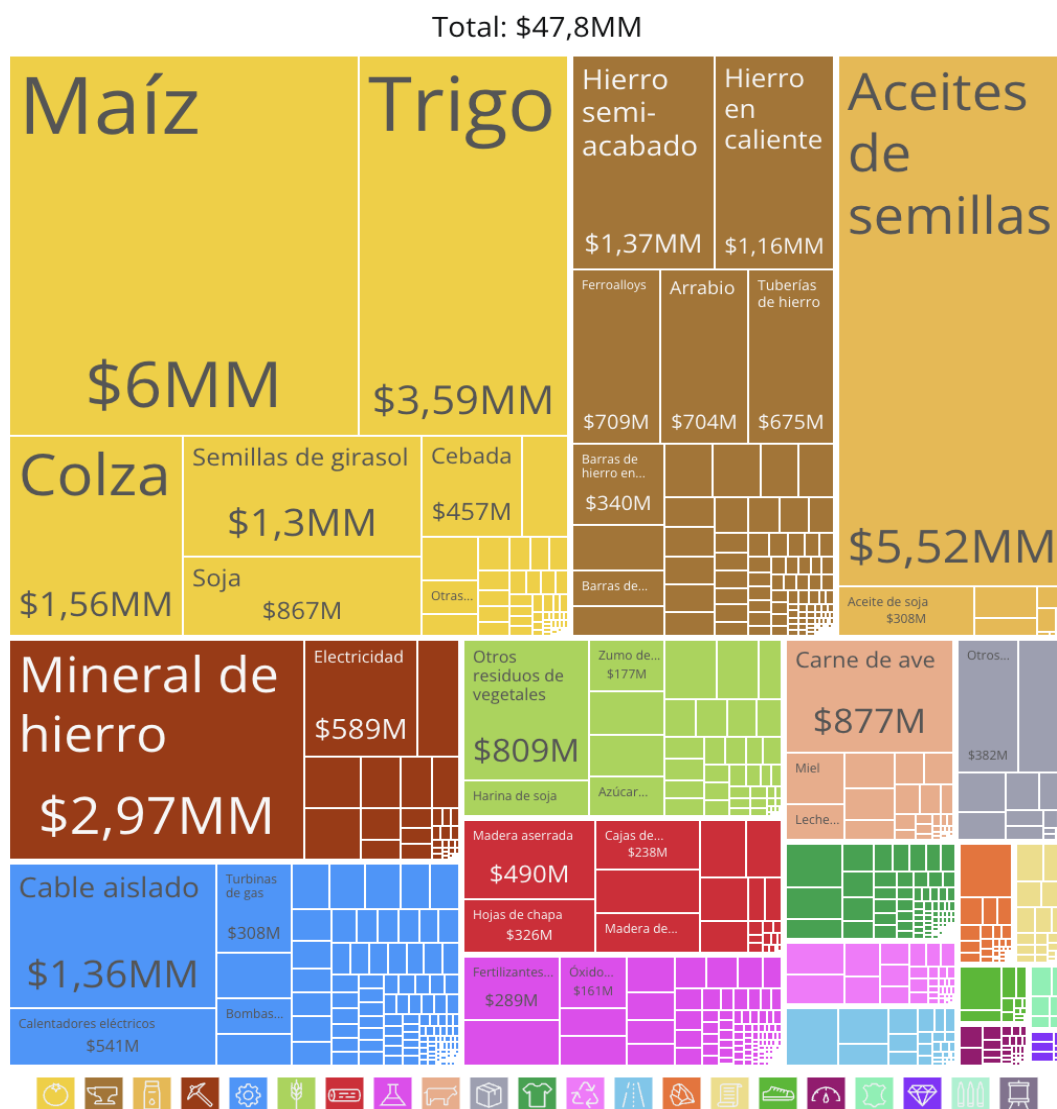
⁵² Rusia (RUS) Exportaciones, Importaciones y Socios Comerciales | Observatorio de Complejidad Económica. (n.d.). Observatorio De Complejidad Económica.
<https://oec.world/es/profile/country/rus?selector345id=2022&selector343id=Import&selector359id=HS4>

Imagen 4: Importaciones de Rusia 2022.⁵³



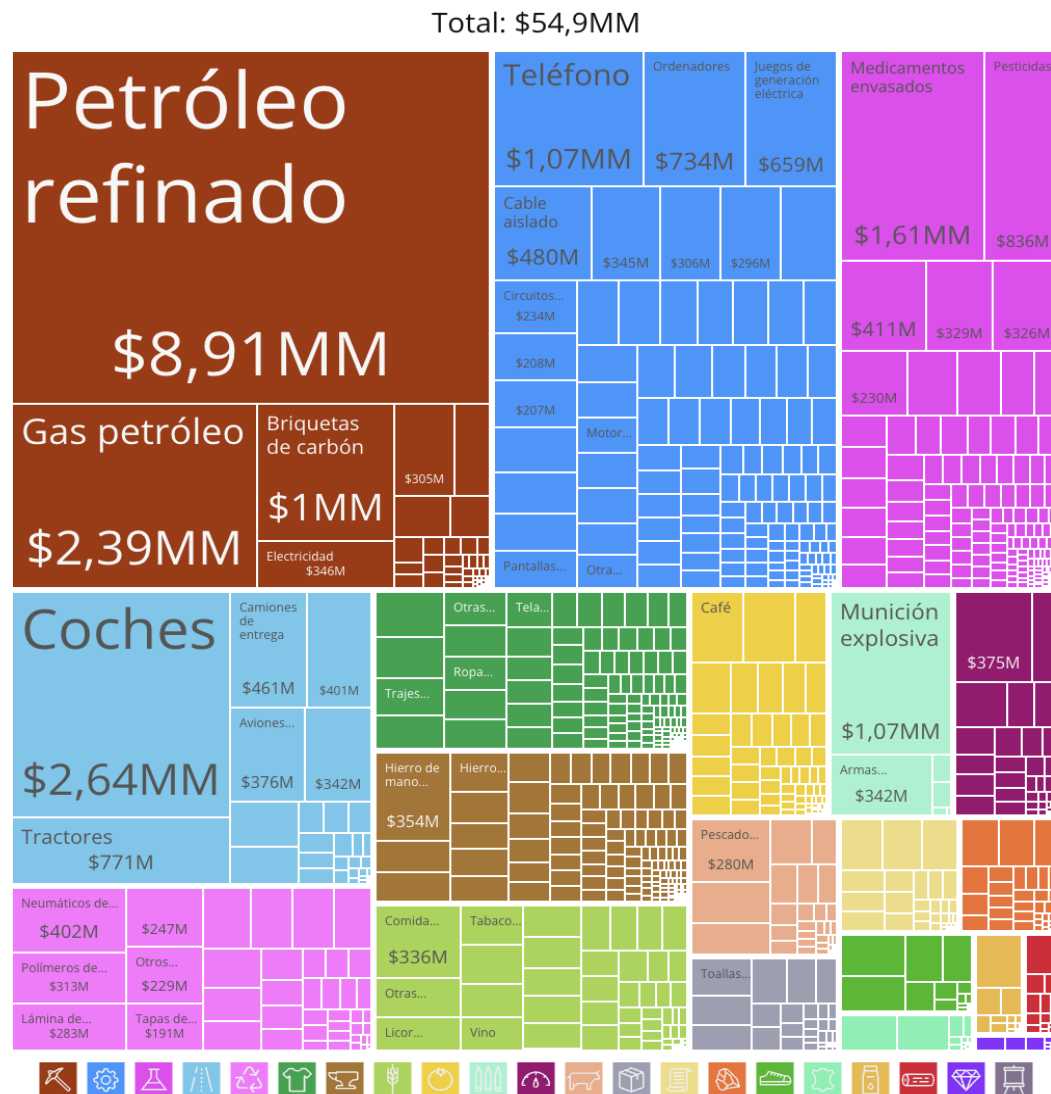
⁵³ Rusia (RUS) Exportaciones, Importaciones y Socios Comerciales | Observatorio de Complejidad Económica. (n.d.). Observatorio De Complejidad Económica.
<https://oec.world/es/profile/country/rus?selector345id=2022&selector343id=Import&selector359id=HS4>

Imagen 1: Exportaciones de Ucrania 2022.⁵⁴



⁵⁴ *Ucrania (UKR) Exportaciones, Importaciones y Socios Comerciales | Observatorio de Complejidad Económica.* (n.d.). Observatorio De Complejidad Económica.
<https://oec.world/es/profile/country/ukr?selector345id=2022&selector343id=Export>

Imagen 2: Importaciones de Ucrania 2022.⁵⁵



⁵⁵ *Ucrania (UKR) Exportaciones, Importaciones y Socios Comerciales | Observatorio de Complejidad Económica.* (n.d.). Observatorio De Complejidad Económica.
<https://oec.world/es/profile/country/ukr?selector345id=2022&selector343id=Export>

Tabla 3 Evolución de la influencia energética de Rusia en Europa⁵⁶

Aspecto	Datos Clave
Importancia del mercado europeo para Rusia	La “diplomacia energética” definió su política exterior.
Ventas de energía rusa (2011-2021)	Representaron entre el 62% y el 77% de las facturas energéticas europeas.
Compras de energía de Rusia en 2021	Más de 108.000 millones de euros.
Posición de Rusia en el sector energético europeo	5º mayor socio exterior y 3º mayor proveedor de energía.
Impacto de la guerra Rusia-Ucrania (2022)	Europa sanciona a Rusia y reduce su dependencia energética.
Coste estimado de la independencia energética	210.000 millones de euros hasta 2027.

⁵⁶Elaboración propia. (2025). *Evolución de la influencia energética de Rusia en Europa*.

Precio del gas natural (ago. 2022)	300 euros por MWh, 15 veces más que en 2018-2019.
Evolución de precios en 2023	Mejóro, pero sigue siendo 2-3 veces más alto que antes de la guerra.
Consecuencias económicas	Inflación y crisis energética en Europa.
Advertencia de la AIE (2023)	Europa en “modo supervivencia” por el corte de compras a Rusia.

Tabla 2: Evolución del precio del gas natural según el periodo y su contexto ⁵⁷

Periodo	Precio del gas natural(€/MWh)	Contexto
2018-2019	20€-25€	Precios relativamente estables debido a contratos a largo plazo con Rusia.
Febrero 2022	80€-100€	Inicio de la guerra; incertidumbre en el mercado energético.
Agosto 2022	300+€	Máximo histórico; Rusia reduce el suministro de gas a Europa.
Finales 2023	100€-120€	Medidas de la UE comienzan a estabilizar el mercado.
2025 (actualidad)	50€-70€	Diversificación de proveedores y aumento de energías renovables.

⁵⁷ Elaboración propia. (2025). *Evolución del precio del gas natural según el periodo y su contexto.*

