

Evolución del mercado: Material ferroviario (CN 86) — 2015–2025

Introducción

El código CN 86 agrupa vehículos y material para vías férreas o similares, sus partes, y los aparatos mecánicos (incluidos los electromecánicos) de señalización para vías de comunicación. Se trata de un sector estratégico en el que la Unión Europea mantiene una sólida base productiva y una larga tradición exportadora. Entre 2015 y 2025, el comercio extracomunitario de este capítulo experimentó un crecimiento considerable, pero con dinámicas muy dispares entre exportaciones e importaciones: las compras al exterior se dispararon, reduciendo el superávit comercial histórico y reconfigurando el mapa de socios. Este informe describe e interpreta esas transformaciones apoyándose exclusivamente en los datos recopilados en los paneles de Evolución general del comercio y en los módulos complementarios del *Trade Dashboard*.

1. Superávit menguante y reorientación de los flujos comerciales

Las exportaciones crecen, pero el empuje de las importaciones es tres veces mayor

Entre 2015 y 2025, las exportaciones extra-UE de material ferroviario pasaron de 4 963 millones de euros a 6 201 millones, un aumento del 24,9 % en valor. En volumen, el incremento fue del 11,7 % (de 586 mil a 655 mil toneladas). Las importaciones, sin embargo, se multiplicaron por 2,4, al saltar de 1 443 millones a 3 524 millones de euros (+144,2 %) y de 448 mil a 961 mil toneladas (+114,2 %). El precio medio de exportación subió un 11,8 %, mientras que el de importación lo hizo un 14,0 %, lo que indica que el aumento de las compras no se debió únicamente a un efecto precio, sino a una fuerte ampliación de los volúmenes adquiridos.

Tabla 1 – Indicadores agregados del comercio extra-UE (CN 86)

Indicador	2015	2025	Variación (%)
Exportaciones (millones EUR)	4 963	6 201	+24,9
Importaciones (millones EUR)	1 443	3 524	+144,2
Saldo comercial (millones EUR)	3 520	2 677	-24,0
Volumen exportado (miles t)	586	655	+11,7
Volumen importado (miles t)	448	961	+114,2

Fuente: Vista general.

Como consecuencia, el superávit comercial se contrajo un 24 %, pasando de 3 520 millones a 2 677 millones de euros. Aunque la UE sigue siendo un exportador neto muy relevante, la brecha entre ventas y compras se ha estrechado de manera significativa, sobre todo a partir de 2020.

China, Serbia y Turquía concentran la mayor presión importadora

El crecimiento de las importaciones se explica en gran medida por la irrupción de tres proveedores. China pasó de 261 millones en 2015 a 1 033 millones en 2025 (+295 %), convirtiéndose en el primer suministrador extracomunitario. Serbia (+788,5 %) y Turquía (+1 008,5 %) multiplicaron sus ventas a la UE hasta superar los 300 millones de euros cada uno en 2025, mientras que Ucrania casi cuadruplicó sus envíos (+268,7 %). En paralelo, las importaciones procedentes de Rusia se desplomaron un 83,2 %, reflejando el impacto de las sanciones y la ruptura de las cadenas de suministro tradicionales. La diversificación de las fuentes de importación queda corroborada por la caída del índice Herfindahl-Hirschman (HHI) en valor, que bajó de 2 540 a 1 848 (-27,3 %), señal de una menor concentración de las compras exteriores (Concentración del comercio).

Las exportaciones pierden dinamismo en China pero se refuerzan en Suiza y Reino Unido

Por el lado de las ventas, se observa un descenso pronunciado de las dirigidas a China (-49,7 %), que pasó de ser el primer destino extra-UE (856 millones) al tercero (431 millones). Suiza, en cambio, casi duplicó sus compras (+97,3 %) hasta alcanzar 1 389 millones, consolidándose como el principal cliente exterior. El Reino Unido, a pesar de haber abandonado el mercado único, mantuvo un flujo elevado (841 millones, +33,1 %), y Estados Unidos también incrementó sus adquisiciones un 59,2 %. La concentración de las exportaciones, medida por el HHI, aumentó ligeramente de 794 a 931 (+17,3 %), reflejando una cartera de destinos algo más polarizada.

2. Reconfiguración geográfica de los intercambios: nuevos protagonistas y alta volatilidad

Una recomposición sin precedentes entre los principales socios

La transformación del mapa comercial es uno de los rasgos más llamativos del período. En las importaciones, China, Serbia y Turquía reemplazaron a Suiza como grandes polos de abastecimiento, aunque Suiza siguió siendo un socio relevante (952 millones en 2025). Al mismo tiempo, las exportaciones con destino a China cayeron a la mitad, mientras que Suiza y el Reino Unido absorbieron una porción creciente de las ventas comunitarias.

Tabla 2 – Principales socios extra-UE (valor en millones EUR)

Importaciones	2015	2025	Var. (%)	Exportaciones	2015	2025	Var. (%)
China	261	1 033	+295,0	Suiza	704	1 389	+97,3
Suiza	649	952	+46,6	China	856	431	–49,7
Serbia	36	322	+788,5	Reino Unido	632	842	+33,1
Turquía	28	306	+1 008,5	Estados Unidos	241	383	+59,2
Ucrania	46	169	+268,7	Serbia	18	132	+640,9
Estados Unidos	88	141	+61,0	Noruega	123	190	+55,1
Federación Rusa	43	7	–83,2	Sri Lanka	<1	<1	+608,3

Fuente: Socios principales.

Perturbaciones de precios que subrayan la volatilidad del mercado

El sector ferroviario está sujeto a operaciones puntuales de gran envergadura que distorsionan los precios unitarios. Tres episodios capturan este fenómeno (Choques de precios detectados):

- **Suiza (exportaciones):** en 2021 el volumen exportado se disparó artificialmente hasta 8,7 millones de toneladas (frente a una media de 75 000 t), hundiendo el precio medio a 92 €/t. En 2022 el flujo se normalizó y el precio remontó a 11 974 €/t. El episodio generó una señal de anormalidad de 9,7 y un descenso del precio del 27,9 % respecto a la línea base previa.
- **Sri Lanka (exportaciones):** tras un pico de volumen en 2018-2019, la cantidad exportada colapsó en 2020-2021, mientras el precio unitario se multiplicó por 42, originando la mayor anomalía detectada (29,7).
- **Estados Unidos (exportaciones):** en 2021, un brusco recorte del volumen (–53,8 %) coincidió con un encarecimiento del 115 % del precio medio, en un contexto de tensiones logísticas globales.

Estos sobresaltos ponen de manifiesto la importancia de operaciones singulares (grandes contratos de material rodante o de señalización) y la volatilidad subyacente en ciertos corredores comerciales.

Volatilidad elevada en las importaciones asiáticas

El coeficiente de variación (CV) de las cantidades importadas subraya la erraticidad de algunos suministradores (Volatilidad de las cantidades). Tailandia y Taiwán presentan los CV más altos (1,40 y 1,09, respectivamente), seguidos de Turquía (0,72) y Hong Kong (0,60). En el lado exportador, Suiza (3,02) y Sri Lanka (2,80) destacan por la elevada dispersión de los volúmenes, reflejando la irregularidad de los pedidos de gran tamaño.

3. Especialización productiva y resiliencia en el tejido industrial europeo

Un núcleo centro-oriental muy especializado

El análisis de la ventaja comparativa revelada (RSCA) para 2025 muestra que la producción de material ferroviario se concentra en los Estados miembros del centro y este de Europa (Especialización de los Estados miembros). Croacia (RSCA = 0,74) y Austria (0,54) encabezan la lista, seguidas de Eslovaquia (0,48), Bulgaria (0,48) y Chequia (0,42). Alemania, pese a ser el mayor exportador en valor absoluto, muestra una especialización moderada (0,05), debido al gran tamaño de su economía global.

En el extremo opuesto, Portugal (−0,99), Grecia (−0,96), Irlanda (−0,91), Chipre (−0,90) y Lituania (−0,86) carecen prácticamente de orientación exportadora en este capítulo, reflejando una división del trabajo industrial muy marcada dentro de la UE.

Menor propensión exportadora y aumento de la dependencia neta de las importaciones

El peso del comercio exterior en el conjunto del sector se ha ido modulando. La tasa de propensión exportadora (exportaciones sobre producción) descendió del 22,9 % en 2015 al 16,6 % en 2024, lo que sugiere que una parte creciente de la producción se destina al mercado interior o que la producción medida en valor ha crecido más deprisa que las ventas externas (Propensión exportadora). De forma paralela, la tasa de dependencia neta de importaciones (importaciones netas sobre demanda interior aparente) pasó de −17,2 % (la UE era exportadora neta equivalente al 17 % del consumo) a −8,0 % en 2024. Es decir, la UE sigue exportando más de lo que importa, pero el excedente relativo se ha reducido a la mitad (Dependencia neta de importaciones).

Una producción que gana valor, con oscilaciones en los volúmenes

La producción comunitaria de material ferroviario (CN 86) casi se triplicó en valor entre 2003 y 2024 (de 12,2 a 31,1 millardos de euros, +155,4 %) y aumentó un 42,5 % en cantidad (de 4,5 a 6,4 millones de toneladas). El año 2015 registró, sin embargo, un volumen de producción excepcionalmente alto (35,7 millones de toneladas), vinculado probablemente a grandes contratos de material rodante, lo que distorsionó la serie de productividad. En la estructura de los flujos externos, las *partes de vehículos* (subpartida 8607) dominan tanto las exportaciones (2 419 millones en 2025) como las importaciones (1 396 millones), seguidas de los *automotores autopropulsados* (8603) y los *contenedores* (8609) (Desglose por subpartidas). El fuerte despegue de las importaciones de contenedores (de 238 a 742 millones) es coherente con el aumento global del comercio marítimo y la logística intermodal.

Conclusión

Durante la década 2015-2025, el sector europeo del material ferroviario ha vivido una expansión del comercio exterior en la que las importaciones han crecido a un ritmo muy superior al de las exportaciones, erosionando el superávit comercial tradicional. La reconfiguración geográfica es intensa: China, Serbia y Turquía se han convertido en proveedores de primer orden, mientras Suiza y el Reino Unido refuerzan su papel como destinos de las exportaciones comunitarias, y la presencia china como cliente se reduce a la mitad. Las perturbaciones de precios —especialmente los episodios anómalos en Suiza, Sri Lanka y Estados Unidos— recuerdan la dependencia de grandes contratos y la consiguiente volatilidad. La especialización productiva se concentra en los países centro-orientales, y la propensión exportadora ha disminuido, a pesar de que el valor absoluto de las ventas sigue aumentando. La UE conserva una posición netamente exportadora, pero su margen de resiliencia comercial se ha estrechado, lo que invita a seguir monitorizando tanto la diversificación de proveedores como la capacidad de mantener la competitividad en los mercados internacionales.

Generado el 2026-07-24 a partir de datos de tradedashboard.eu

Informe generado por una máquina: acelera el análisis humano, aun a riesgo de inducirlo a veces a error. Nunca puede reemplazarlo por completo.

Si necesita asesoramiento sobre la política comercial europea, o representación de sus intereses en Bruselas, no dude en contactarme en support@tradedashboard.eu. Encontrará mi CV en esta dirección.