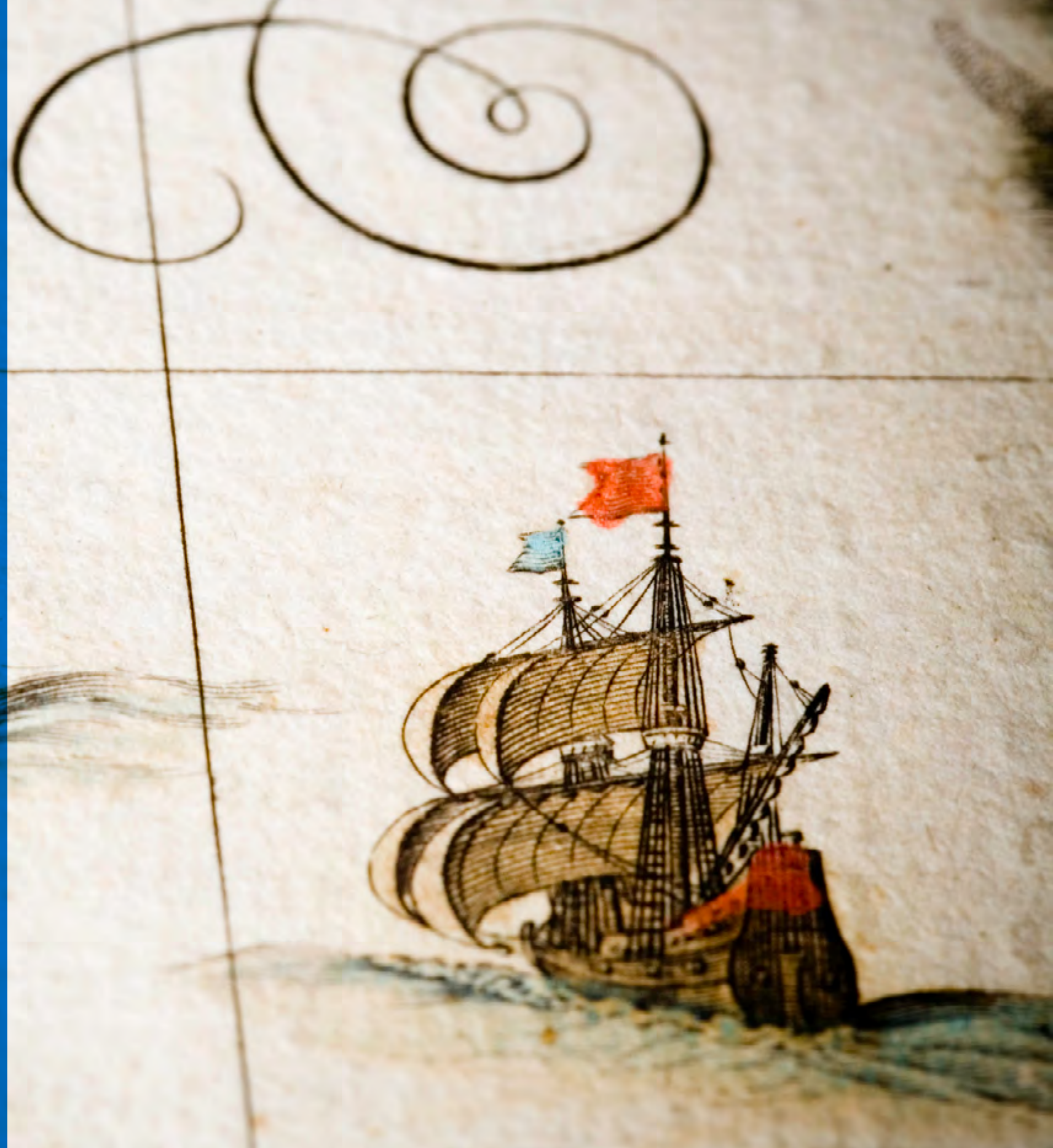


La nova globalització

Escenaris de futur del comerç internacional marítim en temps de disruptcions

Jordi Torrent

Cap d'Estratègia del Port de Barcelona



Introducció

La globalització entesa com un procés planetari d'integració cultural i econòmic és un fenomen intrínsec a l'*homo sapiens* des de la seva sortida del bressol africà.

Aquest procés va adquirir una marxa addicional amb la **colonització europea** del món a partir del segle XV, en què els habitants d'Àsia, Amèrica i Àfrica van patir l'explotació, en molts casos despietada, de les metròpolis europees encapçalades pel Regne Unit, Espanya i França i amb participació menor, però gens menyspreable, de Portugal, Països Baixos i Bèlgica, entre d'altres. A partir del segle XV, **els tres oceans del planeta, Pacífic, Índic i Atlàntic, s'uneixen en un teixit de relacions marítimes** cada cop més diverses i intenses que tendeixen a uniformitzar culturalment el món i integrar-lo econòmicament.

La globalització agafa una velocitat extraordinària a la segona meitat del segle XX, gràcies a la confluència de com a mínim **vuit factors** que converteixen aquest procés en imparable (excepte catàstrofe) i extremadament ràpid. Per ordre d'aparició foren els següents: **1)** la invenció del contenidor a finals dels anys cinquanta; **2)** el gegantisme dels vaixells de mercaderies a partir dels anys seixanta; **3)** el canvi en la política



econòmica xinesa a finals dels anys setanta; **4)** la caiguda del bloc soviètic a principis dels noranta amb la disminució conseqüent de la conflictivitat; **5)** la consolidació d'un sòlid sistema jurídic-institucional del comerç internacional entorn de l'OMC; **6)** la liberalització dels mercats financers i l'increment del moviment transnacional de capitals; **7)** la irrupció de les tecnologies de la comunicació i la informació a finals del segle passat; i **8)** el creixement desorbitat del transport aeri de passatgers amb l'entrada al segle XXI.



Aquest procés d'acceleració de la globalització econòmica i cultural, provoca un **canvi radical en l'estructura econòmica mundial**. La relació transatlàntica entre els Estats Units i Europa occidental perd la seva preeminència. **El centre de gravetat del planeta es trasllada**, a finals del segle XX, de l'Atlàntic al Pacífic, l'oceà que connecta la dinàmica costa oest dels Estats Units i l'extrem orient. És aquí on a partir dels anys vuitanta es concentra la major part de l'augment del PIB mundial, gràcies al creixement increïble de la Xina (inclòs Taiwan), Japó, Corea del Sud i la resta de les economies de l'extrem orient que es van batejar com a tigres asiàtics.

En aquest procés de transferència del centre de gravetat econòmic del planeta van tenir una transcendència extraordinària dos dels factors citats anteriorment: el creixement del **transport marítim en contenidor** i el canvi radical en la política econòmica xinesa impulsada per **Deng Xiaping**. Es tracta de dos elements que es retroalimenten per transformar per complet les relacions econòmiques internacionals a partir dels anys vuitanta del segle XX.

Aquests dos factors, la política xinesa i el transport marítim en contenidor, estan al darrera també dels canvis que estem experimentant actualment en un món caracteritzat pel **canvi climàtic**, una nova transferència del centre de gravetat del planeta del Pacífic cap a l'Índic i una transició cap a una **globalització accelerada fragmentada**.

Aquest *ebook* que té com a objectiu posar al servei del gran públic els coneixements de l'autor sobre aquestes qüestions, adquirits gràcies a dues fonts d'informació incomparables: l'experiència professional en un observatori privilegiat de les relacions econòmiques internacionals com és el **Port de Barcelona** i els coneixements del que fou un dels pares "jurídics" europeus de la **Ronda Uruguai del GATT** que originà la creació de l'OMC (Organització Mundial del Comerç), **Ramon Torrent**, exdirector dels serveis jurídics del Consell de la UE (aleshores comunitats europees). Amb l'objectiu que el lector no expert i, sobretot el professional, tinguin noves eines per imaginar cap a on s'encamina la globalització, el comerç internacional i el transport marítim i puguin orientar les seves organitzacions a aquests possibles escenaris de futur.

Índex

01

L'acceleració de la globalització a partir de la segona meitat del segle XX

02

La pandèmia de la Covid-19, les disrupcions de les cadenes d'aprovisionament marítimes i la guerra d'Ucraïna

03

Reaccions a la tempesta perfecta. Del *just in time* al *just in case*

04

Cap a una fragmentació de la globalització?

05

Escenaris de futur

06

Quin futur té el transport marítim?



01

L'acceleració de la globalització

a partir de la segona meitat del segle XX



La producció manufacturera es trasllada massivament a l'Extrem Orient

El canvi radical de la política econòmica de la Xina a finals dels anys setanta i la seva conversió primer en la fàbrica del món i, després, en potència econòmica global en competència amb els Estats Units, ha estat el canvi econòmic més transcendent al món a la segona meitat del segle XX. L'origen d'aquest procés el trobem en l'adopció per part del partit comunista xinès de la Política de Reforma i Obertura durant la tercera sessió plenària de l'XIè Comitè Central del Partit Comunista Xinès (del 18 al 22 de desembre del 1978)

En poc més de tres dècades, el gegant asiàtic va passar de ser un país eminentment agrícola a la primera potència industrial del planeta. Corea del sud i Taiwan (oficialment part de la Xina) varen viure una evolució similar més o menys a la mateixa època. Japó feia ja dècades que competia internacionalment amb èxit. Aquest canvi, sustentat en el creixement de les exportacions cap a Occident per via marítima, ha comportat **la major reducció de pobresa en números quantitius i qualitius de la història de la humanitat.**

En poques dècades, milions de persones varen sortir de la pobresa a Àsia. Vuit-cents milions només a la Xina. En números absoluts, al món avui en dia hi ha aproximadament les mateixes persones que viuen en la pobresa absoluta que a principis de segle, amb una gran diferència: **la població s'ha incrementat en uns dos mil milions de persones, la majoria d'elles al continent asiàtic.** Per tant, els beneficis d'aquest procés per les poblacions més desfavorides asiàtiques són innegables.

L'entrada de la Xina a l'Organització Mundial del Comerç (OMC) l'any 2001 és, probablement, el fet simbòlic més destacat d'aquest període en l'escena internacional. El desenvolupament dels països asiàtics es va concentrar en trenta / quaranta anys, depenent del cas, de manera que quan va esclatar la crisi financera del 2008 centrada als Estats Units i Europa, **el centre de gravetat del món ja s'havia desplaçat cap a l'Oceà Pacífic**, l'espai que uneix el dinàmic oest americà (Califòrnia, Oregó, Washington) seu de Hollywood i Silicon Valley, i les grans metròpolis asiàtiques de Shanghai, Shenzhen, Hong Kong, Taipei, Tòquio, Seul i Singapur.

En cap àmbit es percep millor aquest canvi radical com en el del comerç internacional de mercaderies. És aquí on **la preeminència del Pacífic i, d'Àsia en concret, és aclaparadora.** Més encara quan ens referim al que es realitza en contenidor.



Algunes **dades principals per il·lustrar la preeminència del Pacífic:**

- 1 El 90% del comerç internacional de la UE amb el món es transporta per via marítima. Als EUA el percentatge és similar.
- 2 En valor de les mercaderies, es considera que **més de la meitat del comerç internacional de béns es realitza en contenidor** (entorn d'un 6%). En tones és encara minoritari ja que el transport de productes com ara el petroli, els metalls i els cereals és encara el principal.
- 3 Entre els països asiàtics s'intercanvien anualment aproximadament vuit vegades més contenidors que entre Amèrica i Europa. Entre dues i tres vegades més, que entre l'extrem Orient i Europa d'una banda, i l'extrem orient i els EUA de l'altra.
- 4 Per cada contenidor que els europeus exporten cap a l'extrem orient, aquest n'exporta tres cap al vell continent. El balanç és similar entre els EUA i Àsia.

Si parlem d'altres productes transportats per via marítima a granel, les relacions són diferents. No obstant, **la principal relació comercial mundial, en volum de tones, també és 100% asiàtica.** És la que connecta el Golf Pèrsic i la resta del continent, en especial l'extrem orient, per l'exportació de combustibles fòssils (petroli i gas natural) en vaixells convencionals (petrolers, metaners, etc.) des d'Aràbia Saudita, Iran, Qatar, Emirats Àrabs Units o Kuwait cap a la Xina, Japó, Corea del Sud o la Índia.

En l'àmbit del comerç de serveis, la situació és evidentment diferent i els EUA encara lideren les exportacions, gràcies especialment a les empreses de les tecnologies de la informació i comunicació i audiovisuals ubicades a l'oest americà (Los Angeles, San Francisco, Seattle) i a les financeres de la Costa Est, especialment a Nova York. Tanmateix, en aquest àmbit, el trasllat del lideratge cap a Àsia també sembla imparable, encara que sigui lentament. L'èxit de les **produccions culturals mainstream coreanes** n'és l'exemple paradigmàtic. En pocs anys, Corea ha generat la primera obra que ha guanyat un Oscar a la millor pel·lícula sense ser en llengua anglesa (*Paràsits*), la sèrie més vista de la història (*El joc del calamar*) i cançons (*Gangnam Style*) i grups de música (BTS, Blackpink) que lideren les llistes d'èxit de música globals.

La irrupció del contenidor

El trasllat del centre de gravetat del planeta de l'Atlàntic al Pacífic no hagués estat possible, però, sense una evolució sense precedents del transport marítim. La irrupció del contenidor i l'impuls que va suposar al **gegantisme dels vaixells** porta contenidors (també el del transport de combustibles fòssils propiciat per la indústria petrolera i la demanda creixent japonesa i europea posterior a la segona guerra mundial) va ser una benedicció caiguda del cel pel govern xinès. El transport marítim massiu en contenidor va permetre que aquest trasllat d'inversió i de producció d'Occident cap a Àsia es realitzés de forma harmònica i sense gaires disruptcions.

Comparant algunes dades és quan es percep amb major claredat la seva importància.

*“En qüestió de cinquanta anys, **la població mundial s’ha multiplicat per dos, el producte mundial (en preus constants de mercat) per 4,5 i les exportacions de mercaderies (mesurades en tones) per un valor proper al 9.** L’impuls definitiu del comerç entre països s’ha produït de la mà d’una eclosió dels intercanvis de productes manufacturats (els que viatgen en contenidor), sense precedents. Des de l’any 1970, el comerç d’aquest tipus de béns s’ha multiplicat per 15, xifra molt superior a la de la matèria prima agroalimentària (4,5) i l’energètica-industrial (3). És precisament aquest comerç massiu a nivell intercontinental de productes amb un cert grau d’elaboració, el que diferencia el període comercial contemporani de qualsevol altre viscut al llarg de la història de la humanitat”.*

*“Tradicionalment, la creació del contenidor s’associa a **Malcolm McLean**, un home de negocis americà dotat d’una inventiva notable que s’havia empassat sovint la frustració que li causava comprovar una vegada i una altra la dificultat de les tasques d’estiba als molls. [...] McLean va començar a aplicar la idea d’una caixa homogènia a terra, a la seva flota de més de 600 camions. [...] Després va crear la seva pròpia companyia naviliera, la Panatlàntica de vaixells de vapor (Pan-Atlantic Steamship Company). A finals d’abril del 1956 va carregar al vaixell Ideal-X 58 caixes d’alumini que havien arribat al port per carretera en un nombre idèntic de semiremolcs, i el vaixell les transportà de Newark a Houston”.*

1. Marc estratègic del sistema portuari espanyol. Octubre 2022. Pàgina 6
2. Un mar sense límits. David Abulafia. Editorial Crítica. Pàgines 1.215 i 1.216
3. Un mar sense límits. David Abulafia. Editorial Crítica. Pàgina 1.216

“Carregar el Ideal-X va costar una trenta-setena part (1/37) del que hagués costat fer-ho amb el procés d’estiba habitual fins aleshores. Poques innovacions senzilles com aquesta han implicat una reducció de costos similar a qualsevol sector o indústria”.

Què feia que aquesta caixa metàl·lica senzilla fos un invent revolucionari pel comerç internacional i el transport marítim? Doncs que era fàcil d’estucar, apilar, manipular i transportar. Perquè? Perquè era robusta, hermètica i homogènia i permetia estandaritzar el mode de transportar i manipular productes acabats o semiacabats sense que es fessin malbé i en volums enormes. La innovació consistia en dotar el comerç internacional d’un envàs segur, hermètic, homogeni en dimensions i robust en materials que superés el transport de mercaderies que es feia fins aleshores en envasos fràgils i heterogenis (sacs, capsos, bidons, etc.).



La revolució de Malcolm McLean, creador dels contenidors per transport marítim el 1956, va transformar per sempre més el comerç internacional

El contenidor va permetre simplificar les tasques de carrega i descarrega dels vaixells als ports, baixar el cost d'aquestes operacions i reduir el nombre d'accidents mortals i greus que patien els estibadors, que fins aleshores realitzaven una de les tasques més dures i perilloses del món.

El contenidor també era més segur que les formes d'embalar que s'havien utilitzat fins aleshores. **Evitava les fuites i feia més difícil robar les mercaderies.** Era hermètic i no es podia foradar. Quan la indústria marítima-portuària va introduir, més tard, els sistemes de precintes als contenidors, els robatoris de productes (un dels grans problemes històrics del transport de mercaderies, especialment, als ports) van passar a ser anecdòtics.

La invenció i progressiva introducció del contenidor com a mode d'envàs del comerç internacional, va comportar una revolució del transport marítim i dels vaixells, que van adaptar-se ràpidament al transport d'aquest nou mode d'envàs i van iniciar una **corsa imparable d'increment de dimensions** per aprofitar els avantatges que implicava transportar centenars o milers de caixes idèntiques fàcils d'estucar.

[L'increment de les dimensions dels vaixells](#), especialment rellevant en el sector dels portacontenidors des dels anys vuitanta del segle passat, però també en el dels petrolers, granelers, porta cotxes i creuers, ha obligat a una adaptació constant de les infraestructures que els hi presten servei en una cursa infinita de creixement i inversió.



L'increment de les dimensions dels vaixells ha obligat a una adaptació constant de les infraestructures que els hi presten servei en un cursa infinita de creixement i inversió



Dur mercaderies entre Àsia i Europa dins una caixa metàl·lica, conjuntament amb centenars o milers d'altres contenidors, comporta uns costos baixíssims si parlem de productes de consum o d'alt valor

Una cursa infinita gairebé sempre finançada amb recursos públics per no perdre la capacitat d'un país, regió, ciutat o clúster portuari d'atreure aquests **gegants marins que atorguen connectivitat internacional**, la qual cosa ha esdevingut indispensable perquè les empreses ubicades al seu **hinterland** (zona d'influència) puguin importar o, més important encara, exportar i competir de forma eficient als mercats globals.

Els ports i les terminals de càrrega i descàrrega, doncs, han crescut en paral·lel a l'increment de les dimensions dels vaixells. S'han

ampliat les zones d'estucatge a terra, la profunditat de les aigües als molls (incrementant el calat) i la longitud de la línia d'amarrament. S'han elevat ponts per permetre el pas dels vaixells i les grues per descarregar-los han crescut extraordinàriament de dimensions.

Fins i tot els dos grans canals artificials del planeta, **Suez i Panamà**, han incrementat la seva capacitat aquest segle XXI per permetre la navegació de vaixells cada vegada més grans.

El contenidor permeté una reducció substancial dels costos del transport marítim. Dur mercaderies entre Àsia i Europa dins una caixa metàl·lica, conjuntament amb centenars o milers d'altres contenidors, comporta uns costos gairebé insignificants si parlem de productes de consum o d'alt valor.

Tanmateix, es va trigar encara uns quants anys a que això fos així. És a dir, a que el cost unitari de moure un contenidor entre dos continents com Àsia i Europa fos insignificant en relació al preu de venda del seu contingut. De fet, **el contenidor no fou el principal mitjà de transport del comerç exterior mundial, en valor, fins als anys noranta del sXXI.**

Calien dimensions de vaixells suficientment grans per aprofitar l'avantatge competitiu que suposava l'ús del contenidor i s'havia de completar l'absorció per part de Xina i els "tigres asiàtics" de part de la indústria europea i, en general, occidental. Procés que va agafar una velocitat de creuer (utilitzant una expressió marina) a meitat dels anys noranta del passat segle.

Els grans armadors mundials, un grapat petit d'empreses, essencialment europees encara, varen empènyer les drassanes asiàtiques, especialment xineses i coreanes, en una cursa vertiginosa cap a la construcció de vaixells cada vegada més grans. Cada nou portacontenidors que s'encarregava i es botava a les aigües coreanes i xineses despertava l'enveja i preocupació de les navilieres competidores que corrien a encarregar-ne de més grans encara. Com més gran el vaixell, més capacitat d'atraure nous tràfics, més economies d'escala en els costos de navegació i a port i majors possibilitats d'oferir preus de transport, nòlits, més baixos encara, especialment en la relació Xina-Europa i Xina-Estats Units. Va ser una carrera extraordinària que va obligar els enginyers navals a uns esforços titànics per incrementar eslora, mànega, calat, alçada i bodega d'aquests gegants marins, intentant al mateix temps reduir el consum de combustible, que és el principal cost operatiu de les grans companyies navilieres.

Dels cinquanta contenidors en un vaixell que es varen transportar en el primer viatge del que podríem considerar un portacontenidors, ja s'havia passat a vaixells d'uns 8.000 TEU de capacitat al tombant de segle. Si entre els anys 80 i la fi del segle XX la mida dels vaixells es va multiplicar per 2,5, en el segle XXI s'ha multiplicat per tres, passant

de vaixells de 8.000 TEU als més grans de l'actualitat que freguen o superen lleugerament els 24.000 TEU.

Aquest [gigantisme naval](#), va convertir el comerç internacional de béns en un sistema ultraeficient que permetia posar a disposició dels consumidors europeus productes fabricats a desenes de milers de quilòmetres de distància amb un cost insignificant. Amb un exemple es pot visualitzar molt millor. Transportar un contenidor de la Xina fins a Europa ple de roba (per exemple, cent mil peces d'una gran marca europea) podia costar amb prou feines dos mil euros. Per tant, **0,02 cèntims per unitat.**



El gigantisme naval va convertir el comerç internacional en un sistema ultraeficient que permetia posar a disposició dels consumidors europeus productes fabricats a desenes de milers de quilòmetres a un cost insignificant

El creixement del transport marítim en contenidor va viure un punt d'inflexió amb la crisi financera del 2008, que es pot considerar simbòlicament com l'inici d'una nova etapa d'aquesta globalització accelerada que es caracteritzaria a partir d'aleshores, pel creixement de gairebé totes les economies asiàtiques (a la Xina, Japó, Corea i Singapur s'hi uneixen Índia, Indonèsia, Vietnam, Malàisia, Bangla Desh, Filipines, etc.) i l'estancament de les més avançades fins aleshores.

La crisi, bàsicament occidental, va tenir un impacte important en el transport marítim, en especial el que utilitza contenidors. Per primera vegada en pràcticament cinquanta anys (des que s'havia inventat el contenidor) es va produir un estancament o creixement molt feble del transport marítim de contenidors entre Occident i la resta del món, especialment Àsia. Els intercanvis comercials per via marítima entre els països asiàtics, en canvi, seguien creixent amb xifres sovint superiors als dos dígit.



La crisi financera del 2008 es pot considerar simbòlicament com l'inici d'una nova etapa d'aquesta globalització accelerada



02

La pandèmia de la covid-19,

les disruptcions de les cadenes

d'aprovisionament marítimes i

la guerra d'Ucraïna

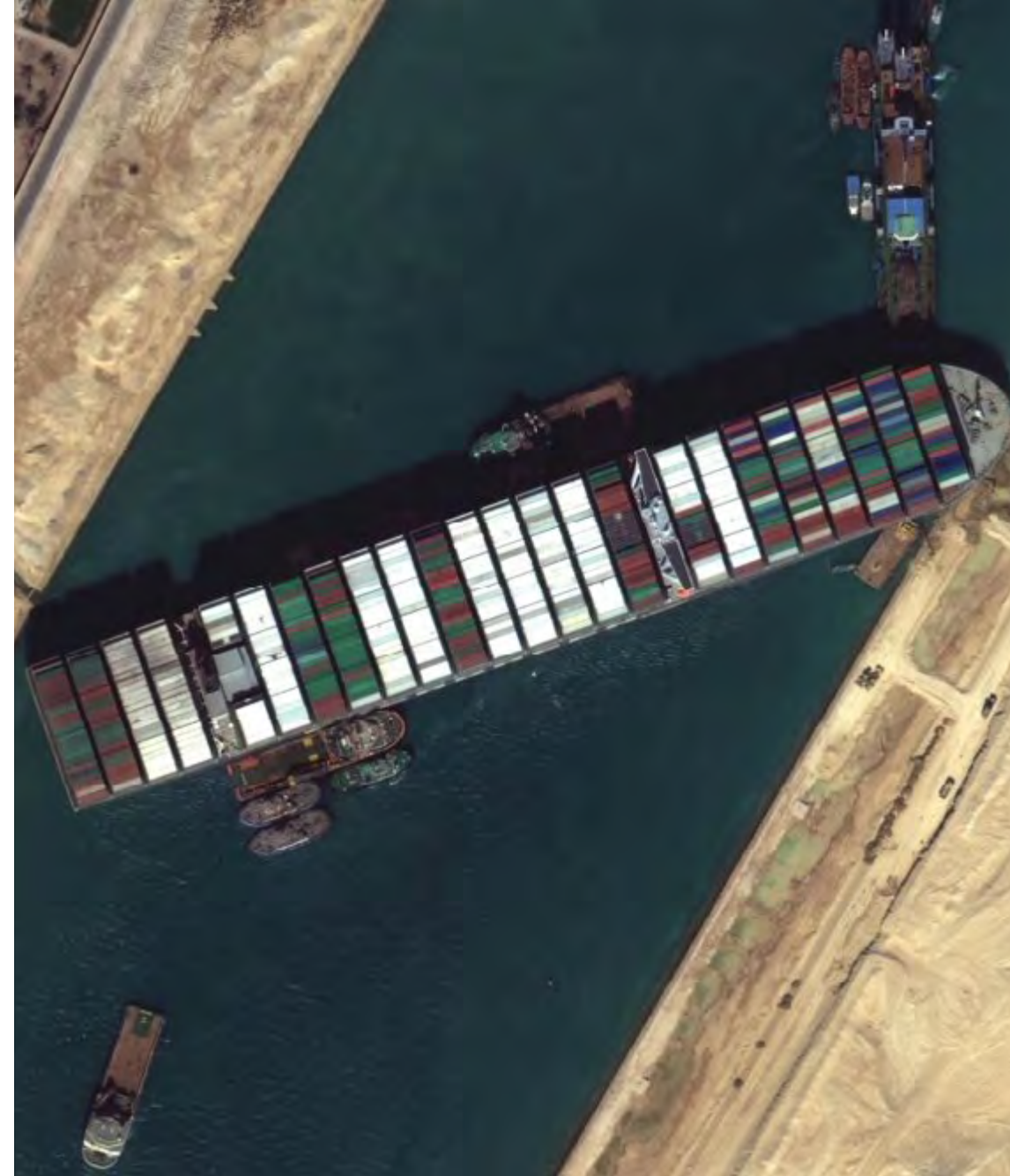
Covid-19

El trasllat del centre de gravetat econòmic del planeta cap al Pacífic, i pel que fa al comerç de mercaderies, a l'extrem orient, es va produir sense gaires ensurts. Malgrat les crisis successives que hem travessat els últims cinquanta anys (guerra Iran-Iraq, caiguda bloc de l'Est, atacs de l'11/09/2001, tsunami 2004, crisi financera 2008, etc.), el transport marítim ha seguit funcionant eficientment de manera que el trasllat massiu de producció manufacturera cap a orient no ha comportat problemes en l'aprovisionament de productes per occident en general i Europa en particular.

Fins i tot durant el primer any de **pandèmia de la Covid-19**, després de les primeres setmanes d'angoixa per la manca de mascaretes, l'economia global, el comerç internacional i el transport marítim van seguir funcionant amb relativa normalitat. Va ser amb la sortida dels confinaments estrictes a finals del 2020 i principis del 2021, quan aquestes **cadenaes d'aprovisionament globals sustentades en el transport marítim van començar a trontollar** seriosament per primera vegada.

De sobte, el sector exterior europeu i occidental, es va trobar immers en una **tempesta perfecta**. [Una combinació de disrupcions simultànies](#), globals i regionals, que van posar en dubte la continuïtat de sectors econòmics estratègics i la pròpia evolució de la globalització els darrers cinquanta anys.

L'increment sobtat de la demanda, la disminució de l'oferta marítima, la **pèrdua de fiabilitat i predictibilitat dels portacontenidors**, la manca, dispersió i disponibilitat deficient de contenidors buits, la congestió



als ports -especialment greu als EUA-, l'increment desorbitat dels preus dels nòlits, el tancament freqüent de ports xinesos per culpa de la política de covid zero, el [bloqueig temporal del canal de Suez pel vaixell Evergiven](#), la manca de conductors de camió, varen afectar gairebé tots els sectors productius i econòmics.

Les comandes no arribaven, mancaven peces per línies d'assemblatge, **les matèries primeres escassejaven**, els exportadors i importadors de productes de baix valor (químics, siderúrgics, cereals, etc.) no podien seguir pagant els preus del transport marítim, etc. En determinats sectors, les interrupcions del transport marítim coincidien amb **problemes de producció i distribució de productes clau** que s'originaven a un únic lloc o empresa. Com a casos paradigmàtics hi ha el del sector dels **semiconductors** clau per la indústria de l'automoció, dependent en bona mesura d'una única empresa taiwanesa i el del paper, utilitzat per l'industria editorial europea o per elaborar els prospectes de medicaments, originari de la Xina. Els problemes, però, s'estenien a d'altres sectors massa dependents d'un o pocs proveïdors. El **cop d'estat a Myanmar** provocava que marques europees que s'aprovisionaven bàsicament de fàbriques ubicades a aquest país del sud-est asiàtic de sobte es quedessin sense estocs. El **cop d'estat a Guinea**, us dels principals productors mundials de bauxita, afectava la indústria de l'alumini. Aquests i d'altres sectors, havien de suportar una interrupció addicional, el **creixement de la inflació**, que es va situar fins i tot per sobre dels dos dígitos a molts països.

De sobte, a Europa vam ser veritablement conscients de la nostra **fragilitat com a conseqüència de la deslocalització de la indústria** dels darrers quaranta anys, la manca de matèries primeres i la dependència enorme del transport marítim de contenidors, en mans d'un grapat d'empreses i uns centenars de grans monstres marins portacontenidors.

Quan les interrupcions del transport marítim i de les cadenes d'aprovisionament i la inflació estaven al seu màxim nivell, va esclatar la guerra a Ucraïna, que va comportar [noves alteracions del comerç internacional de mercaderies](#) i un increment addicional de la inflació i dels costos energètics. I la constatació, de nou, que **la dependència d'un únic país d'un o de diversos productes clau, en aquest cas el gas i el petroli, és un risc enorme**.



Amb les interrupcions del transport marítim i la inflació al seu màxim nivell, va esclatar la guerra a Ucraïna, que va comportar noves alteracions del comerç internacional de mercaderies i un increment addicional de la inflació i dels costos energètics

03

Reacciones a la tempesta perfecta

Del *just in time*
al *just in case*



A principis de l'any 2022, després de gairebé un any de disrupcions, moltes empreses varen decidir actuar i modificar les seves cadenes d'aprovisionament. Algunes, desesperades per l'increment de preus i l'empitjorament de la fiabilitat del transport marítim, van optar per utilitzar el transport ferroviari entre Xina i Europa. Malauradament, el tren euroasiàtic té una capacitat limitada (menys de cent contenidors per servei) comparada amb la dels vaixells portacontenidors, per la qual cosa difícilment es pot convertir en una alternativa complerta del transport marítim. A més, el creixement de la demanda de transport ferroviari entre la Xina i Europa va empènyer els preus a l'alça, de manera que a finals del 2021 també es pagaven desenes de milers d'euros per transportar un contenidor per via ferroviària entre la Xina i Europa. L'esclat de la guerra d'Ucraïna el febrer del 2022 va fer trontollar encara més aquesta alternativa.

El transport aeri també es va beneficiar de l'increment dels preus dels nòlits marítims, encara que l'augment del preu del combustible posterior va compensar la diferència. Habitualment, el transport aeri ha estat sempre molt més car que el marítim. Durant un llarg període dels anys 2021 i 2022, els preus es van igualar força de manera que moltes empreses el van començar a utilitzar i, les que ja ho feien, van incrementar-ne l'ús. Els avions, a més, oferien una major fiabilitat i, com sempre, uns terminis de lliurement substancialment inferiors.

La inflació, el creixement del preu del carburant i les disrupcions del transport aeri a mitjans de l'any 2022, van empitjorar també la seva fiabilitat i incrementar-ne el preu, de forma que els avantatges d'utilitzar-lo pel transport de mercaderies es van reduir notablement.

Moltes empreses, avesades al **just in time** que, entre d'altres coses havia fet que treballessin sense estocs, van haver de recuperar-los. Havien d'emmagatzemar reserves, referències, peces i productes acabats per poder fer front a les comandes o no haver d'aturar les cadenes de muntatge i assemblatge. No es podien refiar de les cadenes d'aprovisionament internacionals. En comptes de treballar amb el **just in time** havien de fer-ho amb el **just in case** (per si de cas, "i si..."), una expressió que va fer fortuna al món del comerç internacional a partir de l'any 2022. **El sector d'automoció n'era el cas paradigmàtic.**

D'altres empreses, més avesades al comerç electrònic per exemple, que ja havien hagut d'incrementar l'acumulació d'estocs per fer front a aquesta nova manera de vendre i comprar, van augmentar l'estocatge de referències. Tot això va provocar a occident una **onada de contractació de nou espai d'emmagatzematge** que fou una benedicció pel sector immològic.

D'altres empreses, sobretot grans grups com ara **Amazon, Coca-Cola, Lidl, Walmart**, [van reaccionar recuperant part del control de les seves cadenes d'aprovisionament](#). Han noliejat els seus propis vaixells i comprat o llogat contenidors. I també han adquirit o llogat els seus propis avions. Lidl ha creat fins i tot una empresa dedicada al transport marítim i ha entrat també en el sector del transport ferroviari.

D'altres empreses van decidir abandonar l'ús del contenidor i noliejar vaixells propis transportant els seus productes en bodega. Es tractava, en general, d'empreses que importen o exporten productes de baix valor com ara plàstics i químics. **Van tornar als vaixells convencionals** assumint els costos diaris (molt elevats) que implica "llogar" un vaixell. **Qualsevol cosa abans de seguir depenent d'unes línies marítimes imprevisibles i cares.**

Pel que fa al sector dels armadors, va entrar en una dinàmica similar a la del període previ a la crisi financera del 2008. [La demanda a les drassanes asiàtiques de nous vaixells es va disparar](#) per part de gairebé tots els grans grups, liderats per MSC. **A principis del 2023, la demanda conjunta de nova capacitat de vaixells portacontenidors és de diversos milions de TEU (algunes fonts la situen per sobre dels cinc milions de TEU de nova capacitat).** Un perill, si la demanda de sobte torna a baixar durant un període perllongat com va passar arran de la crisi financera.

Els armadors estan invertint els beneficis astronòmics obtinguts durant aquests dos últims anys gràcies als preus dels nòlits elevats, no només en la construcció de nous vaixells, sinó que han ampliat els seus negocis en un procés d'integració vertical sense precedents. Fa anys que havien penetrat en el negoci de les terminals portuàries. Ara són presents també a empreses ferroviàries, transitàries, immològica, terminals ferroviàries interiors i, fins i tot, el transport aeri. Aquesta integració vertical els permet oferir, en alguns casos, serveis porta a porta.



Elles armadors estan penetrant en el negoci de les terminals portuàries, terminals ferroviàries interiors, transport aeri... una integració vertical que els permet oferir fins i tot serveis porta a porta



04

Cap a una fragmentació de la globalització?

Les disruptions de les cadenes d'aprovisionament van ser un crit d'alerta que va ser entomat per moltes empreses i dirigents polítics occidentals. Calia recuperar sobirania econòmica i repatriar producció, especialment a sectors clau i estratègics. Plovia sobre mullat. De fet, ja a finals de la dècada passada, la Xina i els EUA havien començat a fer passes en aquest sentit. Xi Jinping i el partit comunista xinès fa ben bé una dècada havien decidit "diversificar" la política econòmica xinesa. Mentre impulsaven la nova ruta de la seda (el [belt and road initiative](#)) per garantir el control d'infraestructures de transport portuàries i ferroviàries al llarg del continent euroasiàtic, fomentaven el consum intern i la inversió nacional (sovint pública) per no dependre tan de les exportacions. Als EUA, Donald J. Trump, promovia la repatriació de producció manufacturera i imposava aranzels a les importacions xineses i també europees. A partir del 2022, la tendència es va accelerar.

Un nombre creixent d'empreses, sobretot europees del sector de la moda, primer van optar per apropar part de la seva producció a països mediterranis com ara Turquia i Marroc. Com a conseqüència d'aquesta estratègia, el tràfic entre aquests dos països i els ports europeus de la **Mediterrània occidental** ha crescut de forma notable. De fet, s'han convertit en un origen important dels contenidors i semiremolcs que es descarreguen actualment a ports com ara el de **Sète** a França, **Trieste** a Itàlia, i **Algeciras, Barcelona, Tarragona i València** a Espanya.

Moltes empreses (la catalana **Buff** i la sueca **Ikea** ho van anunciar als mitjans) van decidir anar un pas més enllà. Dur la producció a dins de la Unió Europea. La majoria de les empreses, sobretot del nord del continent, que repatrien producció ho fan a països de l'est d'Europa, on els salaris són substancialment inferiors que a l'Europa Occidental. **Poques empreses, però, tenen capacitat per retornar producció.** La diferència salarial, el retràs tecnològic en alguns casos, la manca de socis fiables, els costos energètics, la manca de capacitat productiva, entre d'altres, són factors que limiten aquesta tendència. A Europa més que als EUA. Allà, segons enquestes recents entre els CEO de les grans empreses, moltes tenen plans de retornar part de la producció al seu país. Segons un estudi recent de **Maersk** i **Reuters**, aproximadament la meitat de les empreses que havien enquestat, afirmaven que havien traslladat part de la seva producció manufacturera i canviat de proveïdor geogràfic. Els països que se citaven més habitualment com aquells als quals havien traslladat producció eren **Vietnam** i la **Índia**, seguits d'alguns països occidentals (EUA, Alemanya, Polònia, Mèxic) i d'altres asiàtics com ara **Turquia, Indonèsia** i la pròpia **Xina**. Extrem Orient, malgrat tot, seguia sent el lloc més desitjat per empreses occidentals per produir.

En el sector dels semiconductors és on aquesta tendència és potser més evident. **Biden** ha impulsat la construcció de fàbriques als EUA. Corea del Sud avança en la mateixa direcció per ampliar la producció nacional (que ha permès que l'any 2022 **Hyundai** i **Kia** lideren els llistats de cotxes matriculats a molts països occidentals ja que són gairebé les úniques marques que no depenien dels semiconductors fabricats a Taiwan i han patit menys disruptions en la fabricació per aquest

motiu) i Europa estudia el mateix, sempre més lenta que els altres, per deixar de dependre dels xips fabricats a Àsia. El procés, però, no serà fàcil, ni ràpid ni barat. Els països asiàtics (Taiwan, Corea, etc.) estan més avançats tecnològicament i, avui en dia, no existeix cap empresa occidental amb la capacitat i coneixement per fabricar, per exemple, els xips més minúsculs que si que tenen **TSMC** i **Samsung**. Es necessiten milers de milions d'euros i molts anys per construir aquest tipus de plantes.

Ara bé, realment la tendència de repatriar producció s'intensificarà i es replicarà a d'altres sectors i empreses? Depèn en gran mesura de l'evolució de les cadenes d'aprovisionament globals per via marítima a curt i mig termini i de les tensions geo-polítiques globals.

L'evolució del preu de l'energia i la dependència europea de tercers de fet pot actuar de contrapès d'aquesta tendència cap a la producció nacional. Arran de la guerra, la factura energètica de moltes empreses amb fàbriques a Europa es multiplicava per cinc i fins i tot deu vegades, posant seriosament en risc la seva viabilitat en territori europeu. La situació és especialment dramàtica al motor industrial alemany, molt dependent del gas rus, on algunes empreses es plantejaven la deslocalització a països on els costos energètics no s'havien disparat tant.

L'evolució recent de la situació geopolítica global, en bona mesura per culpa de la **guerra d'Ucraïna**, provocava l'acceleració d'un **moviment de peces** que s'havia començat a gestar anys enrere i que tindrà conseqüències per l'economia global i el comerç internacional. La dependència russa de la Xina i la Índia, les tensions entre el gegant

asiàtic i els EUA, el rol creixent de Turquia com a poder regional, l'enfrontament entre les dues branques principals de l'islam liderades per Aràbia Saudita i Iran, el creixement demogràfic i econòmic del sud-est asiàtic, subcontinent indi i també dels grans estats africans malgrat els problemes endèmics que arrossegueuen, estan configurant un **nou ordre mundial més multipolar**. I situen, l'**Oceà Índic**, cada vegada més al centre de les relacions econòmiques internacionals.



S'està configurant un nou ordre mundial més multipolar, amb l'oceà Índic més al centre del comerç internacional

05

La situació del transport marítim es redreça



A partir del final de l'estiu del 2022, després d'un any i mig de crisi, el sector del transport marítim recuperava mica en mica la normalitat. El principal factor que va contribuir-hi va ser la baixada de la demanda

La congestió als ports americans es va evaporar. La fiabilitat va millorar substancialment. Els tancaments a ports xinesos es van acabar amb la relaxació de la **política de covid zero**. Els preus del nòlits van començar a baixar, primer mica en mica i després dramàticament, des del màxim històric que havien assolit el mes de gener del 2022.

A principis del 2023, els preus dels nòlits són similars als nivells pre-pandèmics. Tot sembla indicar que continuaran en aquests nivells o, fins i tot, inferiors durant força temps. Quan les drassanes asiàtiques comencin a lliurar als armadors, els nous vaixells que havien encarregat els anys 2021 i 2022 (que havia dut al **"order book"**-llibre de comandes- de portacontenidors més elevat de la història), l'oferta creixerà de forma extraordinària i això podria empènyer els preus a la baixa. Encara que es retirin de la circulació els vaixells més vells i es traslladin els més petits a rotacions marítimes secundàries.



Tot sembla indicar que els preus des nòlits seguiran baixos els propers anys



06

Escenaris de futur





A curt termini, les disrupcions logístiques dels últims anys (i el temor a que es reproduïxin), la guerra a Ucraïna, la tensió entre blocs, la voluntat de reindustrialització occidental i la xinesa de fomentar la demanda interna, haurien de contribuir a orientar la globalització cap a una certa fragmentació entre blocs. A començaments de 2023 sembla confirmar-se aquesta tendència.

Tanmateix, **les forces que empenyen el món cap a una major integració cultural i econòmica amb predomini asiàtic són molt fortes.** El creixement demogràfic i econòmic del sud-est asiàtic, el subcontinent indi i Àfrica, les tecnologies de la comunicació i informació, la interdependència global, la divisió internacional del treball, el transport massiu de mercaderies i persones, la competitivitat tecnològica asiàtica i americana..., són massa poderoses per imaginar-nos un món tancat en blocs autàrquics.



Ens dirigim a la tercera transició oceànica del centre de gravetat econòmica: de l'Atlàntic al Pacífic i a l'Índic

A no ser que patim una catàstrofe. Una pandèmia pitjor que la Covid-19, un enfrontament nuclear o desastres mediambientals recurrents com a conseqüència de la intensificació del canvi climàtic.

A mig termini, però, si que sembla que el món, des del vessant econòmic i del comerç internacional, es dirigeix lentament però imparablement cap a **una nova etapa caracteritzada pels factors següents que haurien de consolidar-se les properes dècades:**

- 1 Creixement econòmic del sud-est asiàtic i el subcontinent indi per sobre del xinès.** Molta activitat manufacturera s'hi està traslladant, especialment a països com Índia i Vietnam. La demografia declinant del nord-est d'Àsia (Japó, Corea del Sud i Xina) en comparació amb la del sud-est asiàtic i el subcontinent indi impulsarà també aquest canvi.
- 2 Desplaçament del centre de gravetat marítim del món del Pacífic cap a l'Índic.** El creixement de la producció industrial als països esmentats del continent asiàtic, combinat amb l'augment extraordinari de la població als grans estats africans (al golf de Guinea i Congo sobretot, però també a Etiòpia i Tanzània), comportarà a mig termini un creixement equivalent del comerç internacional amb origen i destí aquestes regions.

A finals de segle s'hauria de completar **la tercera transició oceànica del centre de gravetat econòmica del planeta.** Aquesta s'hauria traslladat en 150 anys, de l'Atlàntic al Pacífic i a l'Índic.

3

Increment del moviment de mercaderies. **El creixement de les classes mitjanes als països ubicats per sota del tròpic de Càncer a Àsia i Àfrica, impulsarà la producció, consum i transport de béns de tot tipus.** Des de productes alimentaris fins a cotxes. Aquest augment compensarà el consum moderat que generaran les economies occidentals.

4

Transició energètica. Com a conseqüència de la intensificació del canvi climàtic i la tensió entre blocs, la transició energètica tendeix a accelerar-se (malgrat l'increment temporal del consum de carbó que ha provocat la guerra d'Ucraïna, per exemple). L'electrificació del transport de persones i mercaderies, la transició cap a [combustibles nets en carboni](#), l'augment de les energies renovables, s'hauria d'estendre a gairebé qualsevol esfera d'activitat econòmica.

Aquest procés serà un generador important de comerç internacional de matèries primeres i productes industrials que podrien compensar, en les economies més avançades, l'estancament d'altres àmbits del comerç internacional.



La transició energètica serà un generador important de comerç internacional de matèries primeres i productes industrials, que podrien compensar l'estancament d'altres àmbits del comerç europeu

07

Quin futur té el transport marítim?



La indústria marítima ha estat caracteritzada les últimes dècades pels factors principals següents: a) el creixement de les dimensions dels vaixells; b) la fiabilitat del transport; c) l'existència d'un grapat d'actors, cada vegada més petit i essencialment europeus, que controlen la major part de l'oferta marítima, especialment en el segment dels portacontenidors; d) la penetració progressiva d'aquestes empreses en el negoci a terra; e) la utilització de combustibles fòssils com a carburant i f) els preus baixos, excepte els últims anys.

Com serà el transport marítim, en el futur, especialment a mig i llarg termini? Es pot predir, o les disruptcions recents, el progrés tècnic i científic, les tensions internacionals i el canvi climàtic són elements disruptius suficientment importants que fan impossible predir-ne l'evolució futura?

Certament, aquests elements generen incògnites suficients com perquè realitzar un exercici de prospectiva sigui molt arriscat. Encara que l'evolució a mig i llarg termini és un exercici de prospectiva, podem albirar **cinc de les característiques que haurien de protagonitzar les properes dècades:**

1

L'increment de les dimensions dels vaixells, de qualsevol tipus, però essencialment de portacontenidors, no hauria d'anar gaire més enllà. Hi ha evidentment marge de creixement, però tot sembla indicar que no es pot reproduir el creixement experimentat en les dues primeres dècades d'aquest segle. Es fa difícil imaginar portacontenidors de més de 30.000 TEU, de la mateixa manera que els petrolers i els avions de passatgers han aturat la seva espiral de creixement. És molt possible, en canvi, que les dimensions i agilitat dels vaixells que es dediquen a la curta distància (ferris per exemple) creixin de dimensions per donar millor servei al creixent tràfic intraregional (al Mediterrani, al Bàltic, al mar de la Xina, al Carib, etc.) com a conseqüència de certa fragmentació de la globalització.

2

En relació a l'ús de combustibles alternatius, tot sembla indicar que el GNL seguirà creixent encara cert temps, tot i que, més aviat del què es pensava abans de la pandèmia del Covid-19, [els combustibles neutres en carboni](#) arribaran de forma massiva. Potser a finals de la propera dècada ja s'han generalitzat, tot i que segueixin convivint amb els fòssils durant força temps.

3

Els actors del transport marítim, especialment en contenidor, haurien de canviar a mig termini. No sembla lògic que una indústria en què la demanda principal s'origina a Àsia i els vaixells també s'hi fabriquen, estigui dominada exclusivament per empreses de matriu europea. El més probable és que societats privades o públiques asiàtiques (o americanes) acabin liderant o compartint el lideratge amb les actuals. Podria ser que alguna d'aquestes empreses no tingués res a veure amb el sector, com pot ser una **Amazon**.

4

La fiabilitat i competitivitat del transport marítim (en preu, en operativa, etc.) havia estat una constant fins les disruptions dels últims anys. A hores d'ara ja s'ha recuperat en bona mesura la situació prèvia a la crisi. Tot sembla indicar que, malgrat es reproduïxen noves disruptions (gairebé inevitables en un món globalitzat i interconnectat com l'actual), **el transport marítim continuarà sent l'únic mitjà de transport massiu capaç d'oferir un servei en les condicions de preu i operatives** que reclama l'economia internacional i el sector exterior.

5

Obertura de noves rutes marítimes. El creixement d'Àfrica les properes dècades, implicarà el desenvolupament de noves rutes marítimes que la connectin amb la resta del món, especialment, amb Àsia on viu la immensa majoria de la població mundial. Aquestes noves connexions, en el cas de les economies del golf de Guinea liderades per Nigèria (ben aviat el tercer país més poblat del món), hauria d'impulsar la recuperació progressiva de la **ruta a través del cap de Bona Esperança** (que de fet s'ha utilitzat ja de forma freqüent i cada vegada més habitual les últimes dècades; l'última a finals de l'any 2022 i principis del 2023 per alguns portacontenidors que tornen a Àsia des d'Europa per evitar el pagament del peatge de Suez).

La guerra a Ucraïna impulsarà també el desenvolupament i l'ús de la [Ruta Àrtica](#), una de les prioritats estratègiques de Rússia i en la qual també està molt interessada la Xina. A mesura que el canvi climàtic avança implacable, les possibilitats d'utilització d'aquesta ruta en condicions operatives competitives milloren. Malauradament, tot sembla indicar que la situació política global i la mediambiental, tendiran a afavorir-ne l'ús les properes dècades.



A mida que el canvi climàtic avança implacable, les possibilitats d'utilització de la Ruta Àrtica en condicions operatives competitives milloren



Aquest document ha estat elaborat per **Jordi Torrent** pel **hub de innovación del Port de Barcelona, PierNext**, un projecte que difón i analitza tendències i reptes del sector per a contribuir a generar un ecosistema innovador d'impacte a tota la societat i analitza tendències

piernext@portdebarcelona.cat



Port de Barcelona



Jordi Torrent

Cap d'Estratègia del Port de Barcelona & Director
General B2B Logistics Busan Barcelona Hub, SL

© Jordi Torrent