

La nueva globalización

Escenarios de futuro del comercio
internacional marítimo
en tiempos de disrupciones

Jordi Torrent

Jefe de Estrategia del Puerto de Barcelona



Introducción

La globalización entendida como un proceso planetario de integración cultural y económica es un fenómeno intrínseco al homo sapiens desde que salió de la cuna africana. Este proceso adquirió una marcha adicional con la **colonización europea** del mundo a partir del siglo XV, cuando los habitantes de Asia, América y África sufrieron la explotación, en muchos casos despiadada, de las metrópolis europeas encabezadas por el Reino Unido, España y Francia y con participación menor, pero nada despreciable, de Portugal, Países Bajos y Bélgica, entre otros. A partir del siglo XV, **los tres océanos del planeta, el Pacífico, Índico y Atlántico, se unen en un tejido de relaciones marítimas** cada vez más diversas e intensas que tienden a uniformizar culturalmente el mundo e integrarlo económicamente.

La globalización coge una velocidad extraordinaria en la segunda mitad del siglo XX, gracias a la confluencia de como mínimo **ocho factores que convierten este proceso en imparable** (excepto catástrofe) y extremadamente rápido. En orden de aparición, fueron los siguientes: **1)** la invención del contenedor a finales de los años cincuenta; **2)** el gigantismo de los barcos de mercancías a partir



de los años sesenta; **3)** el cambio en la política económica china a finales de los años setenta; **4)** la caída del bloque soviético a principios de los noventa con la disminución consecuente de la conflictividad; **5)** la consolidación de un sólido sistema jurídico-institucional del comercio internacional en torno a la OMC; **6)** la liberalización de los mercados financieros y el incremento del movimiento transnacional de capitales; **7)** la irrupción de las tecnologías de la comunicación y la información a finales del siglo pasado; y **8)** el crecimiento desorbitado del transporte aéreo de pasajeros con la entrada en el siglo XXI.



Este proceso de aceleración de la globalización económica y cultural provoca un **cambio radical en la estructura económica mundial**. La relación transatlántica entre los EE.UU. y Europa occidental pierde su preeminencia. **El centro de gravedad del planeta se traslada**, a finales del siglo XX, del Atlántico al Pacífico, el océano que conecta la dinámica costa oeste de los Estados Unidos y el extremo oriente. Es aquí donde a partir de los años ochenta se concentra la mayor parte del aumento del PIB mundial, gracias al crecimiento increíble de China (incluido Taiwán), Japón, Corea del Sur y el resto de las economías del extremo oriente que se bautizaron como los tigres asiáticos.

En este proceso de transferencia del centro de gravedad económico del planeta tuvieron una trascendencia extraordinaria dos de los factores citados anteriormente: **el crecimiento del transporte marítimo en contenedor** y el cambio radical en la **política económica china impulsada por Deng Xiaping**. Se trata de dos elementos que se retroalimentan para transformar por completo las relaciones económicas internacionales a partir de los años ochenta.

Estos dos factores, la política china y el transporte marítimo en contenedor, también están detrás de los cambios que estamos experimentando actualmente en un mundo caracterizado por el cambio climático, **una nueva transferencia del centro de gravedad del planeta del Pacífico hacia el Índico y una transición hacia una globalización acelerada fragmentada**.

Este breve ebook que apenas empiezas a leer tiene como objetivo poner al servicio del gran público los conocimientos del autor sobre estas cuestiones, adquiridas gracias a dos fuentes de información incomparables: la experiencia profesional en un observatorio privilegiado de las relaciones económicas internacionales como es el **Port de Barcelona** y los conocimientos de **Ramon Torrent**, ex-director de los servicios jurídicos del Consejo de la UE (entonces comunidades europeas) y uno de los padres "jurídicos" europeos de la **Ronda Uruguay del GATT**, que originó la creación de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

El objetivo es que el lector no experto y, sobre todo el profesional, tengan nuevas herramientas para imaginar hacia dónde se encamina la globalización, el comercio internacional y el transporte marítimo y puedan orientar a sus organizaciones sobre estos posibles escenarios de futuro.

Índice

01

La aceleración de la globalización a partir de la segunda mitad del siglo XX

02

La pandemia de la Covid-19, las disrupciones de las cadenas de suministro marítimas y la guerra d'Ucraina

03

Reacciones a la tormenta perfecta. Del *just in time* al *just in case*

04

¿Hacia una una fragmentación de la globalización?

05

Escenarios de futuro

06

¿Qué futuro tiene el transporte marítimo?



01

La aceleración de la globalización

a partir de la segunda mitad del siglo XX



La producción manufacturera se traslada masivamente al Extremo Oriente

El cambio radical de la política económica de China a finales de los años setenta y su conversión, primero en la fábrica del mundo y, después, en potencia económica global en competencia con los Estados Unidos, ha sido el cambio económico más trascendente en el mundo en la segunda mitad del siglo XX. El origen de este proceso lo encontramos en la adopción por parte del partido comunista chino de la Política de Reforma y Apertura durante la tercera sesión plenaria de la XI Comité Central del Partido Comunista Chino (del 18 al 22 de diciembre de 1978).

En poco más de tres décadas, el gigante asiático pasó de ser un país eminentemente agrícola a la primera potencia industrial del planeta. Corea del sur y Taiwán (oficialmente parte de China) vivieron una evolución similar más o menos en la misma época. Japón había ya décadas que competía internacionalmente con éxito. Este cambio, sustentado en el crecimiento de las exportaciones hacia Occidente por vía marítima, ha comportado **la mayor reducción de pobreza en números cuantitativos y cualitativos de la historia de la humanidad.**

En pocas décadas, millones de personas salieron de la pobreza en Asia. Ochocientos millones solo en China. En números absolutos, hoy en día en el mundo existen aproximadamente las mismas personas que viven en la pobreza absoluta que a principios de siglo, con una gran diferencia; **la población se ha incrementado en unos dos mil millones de personas, la mayoría de ellas en el continente asiático.** Por lo tanto, los beneficios de este proceso para las poblaciones más desfavorecidas asiáticas son innegables.

La entrada de China a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 2001 es, probablemente, el hecho simbólico más destacado de este periodo en la escena internacional. El desarrollo de los países asiáticos se concentró en treinta / cuarenta años según el caso, de forma que cuando estalló la crisis financiera del 2008 centrada en los Estados Unidos y Europa, **el centro de gravedad del mundo ya se había desplazado hacia el Océano Pacífico**, el espacio que une el dinámico oeste americano (California, Oregón, Washington) sede de Hollywood y Silicon Valley, y las grandes metrópolis asiáticas de Shanghái, Shenzhen, Hong Kong, Taipéi, Tokio, Seúl y Singapur.

En ningún ámbito se percibe mejor este cambio radical como en el comercio internacional de mercancías. Es aquí donde **la preeminencia del Pacífico y, de Asia en concreto, es rotunda.** Más aún cuando nos referimos al que se realiza en contenedor.



Algunos **datos básicos para ilustrar la preeminencia del Pacífico:**

- 1 El 90% del comercio internacional de la UE con el mundo se transporta por vía marítima. En los EE. UU. el porcentaje es similar.
- 2 En el valor de las mercancías, se considera que **más de la mitad del comercio internacional de bienes se realiza en contenedor** (en torno a un 60%). En toneladas es todavía minoritario puesto que el transporte de productos como por ejemplo el petróleo, los metales y los cereales es todavía el principal.
- 3 Entre los países asiáticos se intercambian, anualmente, aproximadamente ocho veces más contenedores que entre América y Europa. Entre dos y tres veces más que entre el extremo Oriente y Europa, por un lado, y el extremo oriente y los EE. UU. por el otro.
- 4 Por cada contenedor que los europeos exportan hacia el extremo oriente, este exporta tres hacia el viejo continente. El balance es similar entre los EE. UU. y Asia.

Si hablamos de otros productos transportados por vía marítima a granel, las relaciones son diferentes. No obstante, **la principal relación comercial mundial en volumen de toneladas también es 100% asiática.** Es la que conecta el Golfo Pérsico y el resto del continente por la exportación de combustibles fósiles (petróleo y gas natural) en barcos convencionales (petroleros, metaneros, etc.) desde Arabia Saudí, Irán, Qatar, Emiratos Árabes Unidos y Kuwait hacia China, Japón, Corea del Sur o la India.

En el ámbito del comercio de servicios, la situación es evidentemente diferente y los EE.UU. todavía lideran las exportaciones, gracias especialmente a las empresas de las tecnologías de la información y comunicación y audiovisuales ubicadas en el oeste americano (Los Ángeles, San Francisco, Seattle) y a las financieras de la costa este, especialmente en Nueva York. Aun así, en este ámbito, el traslado del liderazgo hacia Asia también parece imparable, aunque sea lento. El éxito de las **producciones culturales *mainstream* coreanas** es el ejemplo paradigmático. En pocos años, Corea ha generado la primera obra que ha ganado un Oscar a la mejor película sin ser en lengua inglesa (*Parásitos*), la serie más vista de la historia (*El Juego del Calamar*) y canciones (*Gangnam Style*) y grupos de música (BTS, Blackpink) que lideran las listas de éxitos musicales globales.

La irrupción del contenedor

El traslado del centro de gravedad del planeta del Atlántico al Pacífico no hubiera sido posible, sin embargo, sin una evolución sin precedentes del transporte marítimo. La irrupción del contenedor y el impulso que supuso al **gigantismo de los barcos** portacontenedores (también el transporte de combustibles fósiles propiciado por la industria petrolera y la demanda creciente japonesa y europea posterior a la segunda guerra mundial) fue una bendición caída del cielo para el gobierno chino. El transporte marítimo masivo en contenedor permitió que este traslado de inversión y de producción de Occidente hacia Asia fuera armónica y sin muchas interrupciones.

Su importancia se percibe con mayor claridad si comparamos algunos datos.

*“En cuestión de cincuenta años, **la población mundial se ha multiplicado por dos, el producto mundial (en precios constantes de mercado) por 4,5 y las exportaciones de mercancías (medidas en toneladas) por un valor próximo al 9.** El impulso definitivo del comercio entre países se ha producido de la mano de una eclosión de los intercambios de productos manufacturados (los que viajan en contenedor) sin precedentes. Desde el año 1970, el comercio de este tipo de bienes se ha multiplicado por 15, cifra muy superior a la de la materia prima agroalimentaria (4,5) y la energética-industrial (3). Es precisamente este comercio masivo a nivel intercontinental de productos con cierto grado de elaboración el que diferencia el periodo comercial contemporáneo de cualquier otro vivido a lo largo de la historia de la humanidad¹”.*

*“Tradicionalmente, la creación del contenedor se asocia a **Malcolm McLean**, un hombre de negocios americano dotado de una inventiva notable que se había tragado a menudo la frustración que le causaba comprobar una y otra vez la dificultad de las tareas de estiba en los muelles. [...] McLean empezó a aplicar la idea de una caja homogénea en tierra, a su flota de más de 600 camiones. [...] Después creó su propia compañía naviera, la Pan-atlántica de barcos de vapor (Pan-Atlantic Steamship Company). A finales de abril del 1956 cargó al barco Ideal-X, 58 cajas de aluminio que habían llegado al puerto por carretera en un número idéntico de semiremolques y el barco las transportó de Newark a Houston²”.*

1. Marco estratégico del sistema portuario español. Octubre 2022. Página 6

2. Un mar sin límites. David Abulafia. Editorial Crítica. Páginas 1.215 y 1.216

3. Un mar sin límites. David Abulafia. Editorial Crítica. Página 1.216

“Cargar el Ideal-X costó una trigésimo séptima parte (1/37) de lo que hubiera costado hacerlo con el proceso de estiba habitual hasta entonces. Pocas innovaciones sencillas como esta han implicado una reducción de costes similar en cualquier sector o industria³”.

¿Qué hacía que esta sencilla caja metálica fuera un invento revolucionario para el comercio internacional y el transporte

marítimo? Pues que era fácil de estucar, apilar, manipular y transportar. ¿Por qué? Por qué era robusta, hermética y homogénea y permitía estandarizar el modo de transportar y manipular productos acabados o semiacabados sin que se echaran a perder y en volúmenes enormes. La innovación consistía en dotar al comercio internacional de un envase seguro, hermético, homogéneo en dimensiones y robusto en materiales que superara el transporte de mercancías que se hacía hasta entonces en envases frágiles y heterogéneos (sacos, cajas, bidones, etc.).



La revolución de Malcolm McLean, creador de los contenedores para transporte marítimo en 1956, transformó para siempre el comercio internacional



El contenedor permitió simplificar las tareas de carga y descarga de los barcos en los puertos, bajar el coste de estas operaciones y reducir el número de accidentes mortales y graves que sufrían los estibadores, que hasta entonces realizaban una de las tareas más duras y peligrosas del mundo.

El contenedor también era más seguro que las formas de embalar que se habían utilizado hasta entonces. **Evitaba los escapes y hacía que robar las mercancías fuera más difícil.** Era hermético y no se podía agujerear. Cuando la industria marítimo-portuaria introdujo, más tarde, los sistemas de precintos en los contenedores, los robos de productos (uno de los grandes problemas históricos del transporte de mercancías, especialmente, en los puertos) pasaron a ser anecdóticos.

La invención y progresiva introducción del contenedor como método de envase del comercio internacional comportó una revolución del transporte marítimo y de los barcos. Estos se adaptaron rápidamente al transporte de este nuevo envase e iniciaron una **carrera imparable de incremento de dimensiones** para aprovechar las ventajas que implicaba transportar centenares o miles de cajas idénticas fáciles de estucar.

[El incremento de las dimensiones de los barcos](#) desde los años ochenta del siglo pasado, especialmente relevante en el sector de los portacontenedores pero también en el de los petroleros, graneleros, ro-ro y cruceros, ha obligado a una adaptación constante de las infraestructuras que les prestan servicio en una carrera infinita de crecimiento e inversión.



El incremento de las dimensiones de los barcos ha obligado a una adaptación constante de las infraestructuras que les dan servicio en una carrera infinita de crecimiento e inversión



Llevar mercancías entre Asia y Europa en una caja metálica, conjuntamente con cientos o miles de otros contenedores, comporta unos costes casi insignificantes si hablamos de productos de consumo o de alto valor

Una carrera infinita siempre financiada con recursos públicos para evitar la pérdida de capacidad de un país, región, ciudad o clúster portuario para atraer a estos **gigantes marinos que otorgan conectividad internacional** que ha resultado ser indispensable porque las empresas ubicadas en su **hinterland** (zona de influencia) puedan importar o, más importante todavía, exportar y competir de forma eficiente en los mercados globales.

Los puertos y las terminales de carga y descarga, pues, han crecido en paralelo al incremento de las dimensiones de los barcos. Se han ampliado las zonas de estocaje en tierra, la profundidad de las aguas en los muelles (incrementando el calado) y la longitud de la línea de amarre. Se han elevado puentes para permitir el paso de los barcos y la dimensión de las grúas para descargarlos ha crecido extraordinariamente. Incluso, los dos grandes canales artificiales del planeta, **Suez y Panamá**, han incrementado su capacidad este siglo XXI para permitir la navegación de barcos cada vez más grandes.

El contenedor permitió una reducción sustancial de los costes del transporte marítimo. Llevar mercancías entre Asia y Europa dentro de una caja metálica, conjuntamente con centenares o miles de otros contenedores, comporta unos costes casi insignificantes si hablamos de productos de consumo o de alto valor.

Aun así, se tardó todavía unos cuántos años en que esto fuera así, es decir, a que el coste unitario de mover un contenedor entre dos continentes como Asia y Europa fuera insignificante en relación al

precio de venta de su contenido. De hecho, **el contenedor no fue el principal medio de transporte del comercio exterior mundial, en valor, hasta los años noventa.** Hacían falta barcos de dimensiones lo suficientemente grandes para aprovechar la ventaja competitiva que suponía el uso del contenedor y se tenía que completar la absorción por parte de China y los “tigres asiáticos” de parte de la industria europea y, en general, occidental. Proceso que cogió una velocidad de crucero (utilizando una expresión marina) a mitad de los años noventa.

Los grandes armadores mundiales, un pequeño puñado de empresas esencialmente todavía europeas, empujaron a los astilleros asiáticos, especialmente chinos y coreanos, a una carrera vertiginosa hacia la construcción de barcos cada vez más grandes. Cada portacontenedores nuevo que se encargaba y se botaba en aguas coreanas y chinas despertaba la envidia y preocupación de las navieras competidoras que corrían a encargar barcos todavía más grandes. Cuanto mayor el barco, mayor la capacidad de atraer nuevos tráfico, más economías de escala en los costes de navegación y a puerto y mayores posibilidades de ofrecer precios de transporte, fletes, más bajos todavía, especialmente en la relación China-Europa y China-Estados Unidos. Fue una carrera extraordinaria que obligó a los ingenieros navales a unos esfuerzos titánicos para incrementar eslora, manga, calado, altura, bodega, de estos gigantes marinos, intentando al mismo tiempo reducir el consumo de combustible que es el principal coste operativo de las grandes compañías navieras.

De los cincuenta contenedores por barco que se transportaron en el primer viaje del que podríamos considerar un portacontenedores, se pasó a barcos de unos 8.000 TEU de capacidad en el cambio de siglo. Si entre los años 80 y

el final del siglo XX el tamaño de los barcos se multiplicó por 2,5, en el siglo XXI se ha multiplicado por tres, pasando de barcos de 8.000 TEU a los más grandes de la actualidad que frotan o superan ligeramente los 24.000 TEU.

Este gigantismo naval convirtió el comercio internacional de bienes en un sistema ultra eficiente que permitía poner a disposición de los consumidores europeos productos fabricados a decenas de miles de kilómetros de distancia con un coste insignificante. Con un ejemplo se visualiza mucho mejor. Transportar un contenedor de China a Europa lleno de ropa (por ejemplo, cientos de miles de piezas de una gran marca europea) podría costar apenas dos mil euros. Por lo tanto, **0,02 céntimos por unidad.**



El gigantismo naval convirtió el comercio internacional en un sistema ultraeficiente que permitía poner a disposición de los consumidores europeos productos fabricados a decenas de miles de km a un coste insignificante

El crecimiento del transporte marítimo en contenedor vivió un punto de inflexión con la crisis financiera del 2008, que se puede considerar simbólicamente como el inicio de una nueva etapa de esta globalización acelerada que se caracterizaría a partir de entonces, por el crecimiento de casi todas las economías asiáticas (a China, Japón, Corea y Singapur se unen India, Indonesia, Vietnam, Malasia, Bangladesh, Filipinas, etc.) y el estancamiento de las más avanzadas hasta entonces.

La crisis, básicamente occidental, tuvo un impacto importante en el transporte marítimo, en especial, el que utiliza contenedores. Por primera vez en prácticamente cincuenta años (desde que se había inventado el contenedor) se produjo un estancamiento o crecimiento muy débil del transporte marítimo de contenedores entre Occidente y el resto del mundo, especialmente Asia. Los intercambios comerciales por vía marítima entre los países asiáticos, en cambio, seguían creciendo con cifras a menudo superiores a los dos dígitos.



La crisis financiera del 2008 se puede considerar simbólicamente como el inicio de una nueva etapa de esta globalización acelerada



02

La pandemia de la covid-19,

las disrupciones de las cadenas

de suministro marítimas y la

guerra de Ucrania

Covid-19

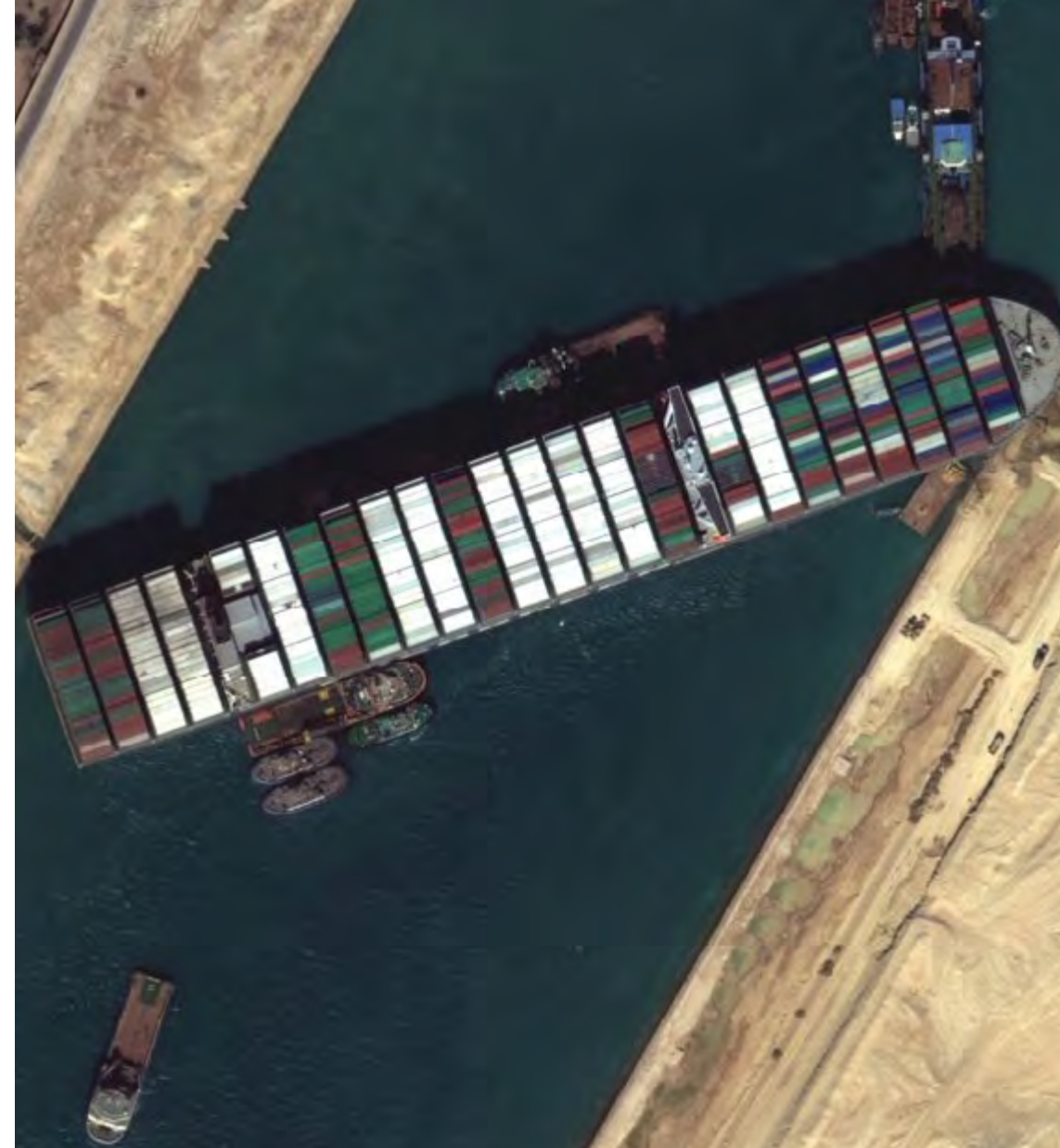


El traslado del centro de gravedad económico global hacia el Pacífico y el del comercio de mercancías al extremo oriente se produjo sin muchos sobresaltos. A pesar de las sucesivas crisis que hemos atravesado los últimos cincuenta años (guerra Irán-Irak, caída bloque del este, ataques del 11/09/2001, tsunami 2004, crisis financiera 2008, etc.), el transporte marítimo ha seguido funcionando eficientemente, de manera que el traslado masivo de producción manufacturera hacia oriente no ha comportado problemas en el aprovisionamiento de productos para occidente en general y Europa en particular.

Incluso durante el primer año de la **pandemia de la Covid-19**, después de las primeras semanas de angustia por la falta de mascarillas, la economía global, el comercio internacional y el transporte marítimo siguieron funcionando con relativa normalidad. El final de los confinamientos estrictos a finales del 2020 y principios del 2021 provocó que estas **cadena de suministro globales sustentadas en el transporte marítimo empezaran a tambalearse** seriamente por primera vez.

De repente, el sector exterior europeo y occidental se encontró inmerso en una **tormenta perfecta**. [Una combinación de disrupciones simultáneas](#), globales y regionales, que pusieron en entredicho la continuidad de sectores económicos estratégicos y la propia evolución de la globalización de los últimos cincuenta años.

El incremento repentino de la demanda, la disminución de la oferta marítima, la **pérdida de fiabilidad y predictibilidad de los**



portacontenedores, la carencia, dispersión y disponibilidad deficiente de contenedores vacíos, la congestión en los puertos -especialmente grave en los EE. UU.-, el incremento desorbitado de los precios de los fletes, el cierre frecuente de los puertos chinos por culpa de la política de **Covid cero**, el [bloqueo temporal del canal de Suez por el barco Evergiven](#) o la carencia de conductores de camión afectaron a casi todos los sectores productivos y económicos.

Los pedidos no llegaban, faltaban piezas en las líneas de ensamblaje, **las materias primas escaseaban**, los exportadores e importadores de productos de bajo valor (químicos, siderúrgicos, cereales, etc.) no podían seguir pagando los precios del transporte marítimo, etc. En determinados sectores, **las disrupciones del transporte marítimo coincidían con problemas de producción y distribución de productos clave** que se originaban a un único lugar o empresa. Como caso paradigmático, el sector de los **semiconductores**, clave para la industria de la automoción dependiente en buena medida de una única empresa taiwanesa y la del papel, empleado por la industria editorial europea o para elaborar los prospectos de medicamentos, originario de China. Sin embargo, los problemas se extendían a otros sectores demasiados dependientes de uno o pocos proveedores. El **golpe de estado en Myanmar** provocaba que marcas europeas que se aprovisionaban, básicamente, de fábricas ubicadas en este país del sudeste asiático, se quedaran de repente sin stock. El **golpe de estado en Guinea**, uno de los principales productores mundiales de bauxita, afectaba a la industria del aluminio. Estos y otros sectores tenían que soportar una disrupción adicional, el **crecimiento de la inflación** que se situó, incluso, por encima de los dos dígitos en muchos países.

De repente, en Europa fuimos verdaderamente conscientes de nuestra **fragilidad como consecuencia de la deslocalización de la industria** en los últimos cuarenta años, la carencia de materias primas y la dependencia enorme del transporte marítimo de contenedores, en manos de un puñado de empresas, y unos centenares de grandes monstruos marinos portacontenedores.

Cuando las disrupciones del transporte marítimo y de las cadenas de suministro y la inflación estaban en su máximo nivel estalló la guerra en Ucrania que comportó [nuevas alteraciones del comercio internacional de mercancías](#) y un incremento adicional de la inflación y de los costes energéticos. Y la constatación, de nuevo, que **la dependencia de un único país para uno o varios productos clave, en este caso el gas y el petróleo, es un riesgo enorme.**



Con las disrupciones del transporte marítimo y la inflación a su máximo nivel, estalló la guerra en Ucrania, que supuso nuevas alteraciones del comercio internacional de mercancías y un incremento adicional de la inflación y de los costes energéticos

03

Reacciones a la tormenta perfecta

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





A principios del año 2022, después de casi un año de **disrupciones**, muchas empresas decidieron actuar y **modificar sus cadenas de suministro**. Algunas, **desesperadas por el incremento de precios y el empeoramiento de la fiabilidad del transporte marítimo**, optaron por utilizar el transporte ferroviario entre China y Europa. **Desgraciadamente, el tren euroasiático tiene una capacidad limitada (menos de cien contenedores por servicio) comparada con la de los barcos portacontenedores, por lo que difícilmente puede convertirse en una alternativa completa del transporte marítimo**. Además, el crecimiento de la demanda del transporte ferroviario entre China y Europa empujó los precios al alza, de forma que a finales del 2021 también se pagaban decenas de miles de euros para transportar un contenedor por vía ferroviaria entre China y Europa. El estallido de la guerra de Ucrania en febrero del 2022 hizo tambalear todavía más esta alternativa.

El transporte aéreo también se benefició del incremento de los precios de los fletes marítimos, aunque el posterior aumento del precio del combustible compensó la diferencia. Normalmente, el transporte aéreo ha sido siempre mucho más caro que el marítimo. Durante un largo periodo entre los años 2021 y 2022, los precios se igualaron bastante, de forma que muchas empresas empezaron a utilizarlo. Las que ya lo hacían incrementaron su uso. Los aviones, además, ofrecían una mayor fiabilidad y, como siempre, unos plazos de entrega sustancialmente inferiores.

La inflación, el **crecimiento del precio del carburante** y las disrupciones del transporte aéreo a mediados del año 2022 empeoraron también su fiabilidad e incrementaron el precio, de forma que las ventajas de utilizarlo para el transporte de mercancías se redujeron notablemente.

Muchas empresas, avezadas al **just in time** que, entre otras cosas había provocado que trabajaran sin stocks, tuvieron que recuperarlos. Debían almacenar reservas, referencias, piezas y productos acabados para poder hacer frente a los pedidos o no tener que parar las cadenas de montaje y ensamblaje. No podían volver a fiarse de las cadenas de suministro internacionales. En vez de trabajar con el just in time tenían que hacerlo con el **just in case** (por si acaso, "y sí..."), una expresión que hizo fortuna en el mundo del comercio internacional a partir del año 2022. **El sector de la automoción fue un caso paradigmático.**

Otras empresas, más avezadas al comercio electrónico, por ejemplo, que ya habían incrementado la acumulación de stocks para hacer frente a esta nueva manera de vender y comprar, aumentaron el estocaje de referencias. En occidente, todo esto provocó una **oleada de contratación de nuevo espacio de almacenamiento** que fue una bendición para el sector inmobiliario.

Otras empresas, sobre todo grandes grupos como por ejemplo **Amazon, Coca Cola, Lidl, Walmart**, **reaccionaron recuperando parte del control de sus cadenas de suministro**. Han fletado sus propios barcos y comprado o alquilado contenedores. Y también han adquirido o alquilado sus propios aviones. Lidl ha creado incluso una empresa dedicada al transporte marítimo y ha entrado también en el sector del transporte ferroviario.

Otras empresas decidieron abandonar el uso del contenedor y fletar barcos propios transportando sus productos en bodega. Se trataba, en general, de empresas que importan o exportan productos de bajo valor como por ejemplo plásticos y químicos. **Volvieron a los barcos convencionales** asumiendo los costes diarios (muy elevados) que implica “alquilar” un barco. **Cualquier cosa antes que seguir dependiendo de unas líneas marítimas imprevisibles y caras.**

En cuanto al sector de los armadores, entró en una dinámica similar a la del periodo previo a la crisis financiera del 2008. [La demanda de nuevos barcos a los astilleros asiáticos se disparó](#) por parte de casi todos los grandes grupos, liderados por MSC. **A principios de 2023, la demanda conjunta de nueva capacidad de barcos portacontenedores es de varios millones de TEU (algunas fuentes la sitúan por encima de los cinco millones de TEU de nueva capacidad).** Un peligro si la demanda de repente vuelve a bajar durante un periodo prolongado como pasó a raíz de la crisis financiera.

Los armadores están invirtiendo los beneficios astronómicos obtenidos gracias a los precios de los elevados fletes durante estos dos años, no solo en la construcción de nuevos barcos, sino que han ampliado sus negocios en un proceso de integración vertical sin precedentes. Hace años que habían penetrado en el negocio de las terminales portuarias. Ahora están presentes también en empresas ferroviarias, transitarias, inmolegísticas, terminales ferroviarias interiores e, incluso, el transporte aéreo. Esta integración vertical les permite ofrecer, en algunos casos, servicios puerta a puerta.



Los armadores están penetrando en el negocio de las terminales portuarias, terminales ferroviarias interiores, transporte aéreo... una integración vertical que les permite ofrecer incluso servicios puerta a puerta

04

¿Hacia una fragmentación de la globalización?



Las disrupciones de las cadenas de suministro fueron una llamada de alerta cogida al vuelo por muchas empresas y dirigentes políticos occidentales. Había que recuperar soberanía económica y repatriar la producción, especialmente en sectores clave y estratégicos. Llovía sobre mojado. De hecho, ya a finales de la década pasada, China y EE. UU. habían hecho pasos en este sentido. Xi Jinping y el partido comunista chino hace prácticamente una década, habían decidido “diversificar” la política económica china. Mientras, impulsan la nueva ruta de la seda (la [‘Belt and Road Initiative’](#)) para garantizar el control de infraestructuras de transporte portuarias y ferroviarias a lo largo del continente euro-asiático, fomentaban el consumo interno y la inversión nacional (a menudo pública) para no depender tanto de las exportaciones. En los EE.UU., Donald J. Trump promovía la repatriación de producción manufacturera e imponía aranceles a las importaciones chinas y también europeas. A partir del 2022, la tendencia se aceleró.

Un número creciente de empresas, sobre todo europeas del sector de la moda, optaron primero por acercar parte de su producción a países mediterráneos, como por ejemplo Turquía y Marruecos. Como consecuencia de esta estrategia, el tráfico entre estos dos países y los puertos europeos del **Mediterráneo occidental** ha crecido de forma notable. De hecho, se han convertido en un origen importante de los contenedores y semirremolques que se descargan actualmente en puertos como el de **Sète** en Francia, **Trieste** en Italia, y **Algeciras, Barcelona, Tarragona y Valencia** en España.

Muchas empresas (la catalana **Buff** y la sueca **Ikea** lo anunciaron a los medios) decidieron ir un paso más allá. Trasladar su producción a la Unión Europea. La mayoría de las empresas, sobre todo del norte del continente, repatrian su producción a países del este de Europa donde los salarios son sustancialmente inferiores que en Europa Occidental. **Pocas empresas, no obstante, tienen capacidad para repatriar su producción.** La diferencia salarial, el retraso tecnológico en algunos casos, la carencia de socios fiables, los costes energéticos, la falta de capacidad productiva, entre otros, son factores que limitan esta tendencia. En Europa, más que en los EE.UU.. Allí, según recientes encuestas entre los CEO de las grandes empresas, muchas tienen planes de retornar parte de la producción a su país. Según un estudio reciente de **Maersk** y **Reuters**, aproximadamente la mitad de las empresas encuestadas afirmaban que habían trasladado parte de su producción manufacturera y cambiado de proveedor geográfico. Los países que se citaban más habitualmente como aquellos que habían trasladado su producción eran **Vietnam** y la **India**, seguidos de algunos países occidentales (EE.UU., Alemania, Polonia, México) y otros asiáticos como **Turquía, Indonesia** y la propia **China**. Extremo Oriente seguía siendo, a pesar de todo, el lugar más deseado para producir para las empresas occidentales.

Es en el sector de los semiconductores donde esta tendencia es quizás más evidente. **Biden** ha impulsado la construcción de fábricas en los EE.UU., Corea del Sur avanza en la misma dirección para ampliar la producción nacional (que ha permitido que este año 2022 **Hyundai** y **Kia** lideren las listas de coches matriculados en muchos países occidentales, ya que son prácticamente las únicas marcas que no dependían de los semiconductores fabricados en Taiwán y han sufrido menos disrupciones en la fabricación por este motivo) y Europa lo estudia, siempre más lenta

que los demás, para dejar de depender de los chips fabricados en Asia. El proceso, sin embargo, no será fácil, ni rápido ni barato. Los países asiáticos (Taiwán, Corea, etc.) están más avanzados tecnológicamente y hoy en día no existe ninguna empresa occidental con la capacidad y conocimiento para fabricar, por ejemplo, los chips más minúsculos que sí tienen **TSMC** y **Samsung**. Se necesitan miles de millones de euros y muchos años para construir este tipo de plantas.

Ahora bien, realmente se intensificará la tendencia de repatriar producción y se replicará en otros sectores y empresas? Depende en gran medida de la evolución de las cadenas de suministro globales por vía marítima a corto y medio plazo y de las tensiones geopolíticas globales.

La evolución del precio de la energía y la dependencia europea de terceros puede, de hecho, actuar de contrapeso de esta tendencia hacia la producción nacional. A raíz de la guerra, la factura energética de muchas empresas con fábricas en Europa se ha multiplicado por cinco e, incluso, diez veces, poniendo seriamente en riesgo su viabilidad en territorio europeo. La situación es especialmente dramática en el motor industrial alemán, muy dependiente del gas ruso, donde algunas empresas se plantearon la deslocalización a países donde los costes energéticos no se habían disparado tanto.

La evolución reciente de la situación geopolítica global, en buena medida por culpa de la **guerra de Ucrania**, provoca la aceleración de un **movimiento de piezas** que se había empezado a gestar años atrás y que tendrá consecuencias para la economía global y el comercio internacional. La dependencia rusa de China y la India, las tensiones entre el gigante

asiático y los EE.UU., el rol creciente de Turquía como poder regional, el enfrentamiento entre las dos ramas principales del Islam lideradas por Arabia Saudí e Irán, el crecimiento demográfico y económico del sureste asiático, subcontinente indio y también, de los grandes estados africanos a pesar de los problemas endémicos que arrastran, están configurando un **nuevo orden mundial más multipolar**. Y sitúan, cada vez más, al **Océano Índico** en el centro de las relaciones económicas internacionales.



Se está configurando un nuevo orden mundial más multipolar, con el océano Índico más en el centro del comercio internacional



05

La situación del transporte marítimo se endereza

A partir del final del verano de 2022, después de un año y medio de crisis, el sector del transporte marítimo recuperaba poco a poco la normalidad. El principal factor que contribuyó fue la bajada de la demanda.

La congestión en los puertos americanos se evaporó. La fiabilidad mejoró sustancialmente. Los cierres de los puertos chinos se acabaron con la relajación de la **política de Covid cero**. Los precios de los fletes empezaron a bajar, primero poco a poco y después dramáticamente, desde el máximo histórico que habían alcanzado en el mes de enero del 2022.

A principios del 2023, los precios de los fletes son similares a los niveles prepandémicos. Todo parece indicar que continuarán a estos niveles o incluso inferiores, durante bastante tiempo. Cuando los astilleros asiáticos empiecen a entregar a los armadores, los nuevos barcos que habían encargado en 2021 y 2022 (que había llevado al **"order book"**-libro de pedidos- de portacontenedores a ser el más elevado de la historia) la oferta crecerá de forma extraordinaria y esto podría situar los precios a la baja. Aunque se retiren de la circulación los barcos más viejos y se trasladen los más pequeños a rotaciones marítimas secundarias.



Todo parece indicar que los precios de los fletes continuarán en los niveles prepandémicos



06

Escenarios de futuro





A corto plazo, las interrupciones logísticas de los últimos años (y el temor a que se reproduzcan), la guerra en Ucrania, la tensión entre bloques, la voluntad de reindustrialización occidental y la de fomentar la demanda interna china, deberían contribuir a orientar la globalización hacia una cierta fragmentación entre bloques. A principios de 2023 parece confirmarse esta tendencia.

Aun así, **las fuerzas que empujan el mundo hacia una mayor integración cultural y económica, con predominio asiático, son muy fuertes.** El crecimiento demográfico y económico del sudeste asiático, el subcontinente indio y África, las tecnologías de la comunicación e información, la interdependencia global, la división internacional del trabajo, el transporte masivo de mercancías y personas, la competitividad tecnológica asiática y americana, son demasiado poderosas para imaginarnos un mundo cerrado en bloques autárquicos.



Nos dirigimos a la tercera transición oceánica del centro de gravedad económica: del Atlántico al Pacífico y al Índico

A no ser que suframos una catástrofe. Una pandemia peor que la Covid-19, un enfrentamiento nuclear o desastres medioambientales recurrentes como consecuencia de la intensificación del cambio climático.

A medio plazo, sin embargo, sí que parece que el mundo, desde la vertiente económica y del comercio internacional, se dirige lenta pero imparablemente hacia **una nueva etapa caracterizada por los siguientes factores que tendrían que consolidarse en las próximas décadas:**

- 1 Crecimiento económico del sudeste asiático y el subcontinente indio por encima del chino.** Mucha actividad manufacturera se está trasladando, especialmente, a países como India y Vietnam. La demografía declinante del noreste de Asia (Japón, Corea del Sur y China) en comparación con la del sudeste asiático y el subcontinente indio impulsará también este cambio.
- 2 Desplazamiento del centro de gravedad marítimo del mundo del Pacífico hacia el Índico.** El crecimiento de la producción industrial en los países antes mencionados del continente asiático, combinado con el aumento extraordinario de la población en los grandes estados africanos (el golfo de Guinea y el Congo sobre todo, pero también en Etiopía y Tanzania), comportará un crecimiento a medio plazo equivalente del comercio internacional con origen y destino a estas regiones.

A finales de siglo tendría que completarse la **tercera transición oceánica del centro de gravedad económica del planeta.** En 150 años, este se habría trasladado del Atlántico al Pacífico y al Índico.

3

Incremento del movimiento de mercancías. **El crecimiento de las clases medias en los países ubicados debajo del trópico de Cáncer en Asia y África, impulsará la producción, consumo y transporte de bienes de todo tipo.** Desde productos alimentarios hasta coches. Este aumento compensará el consumo moderado que generarán las economías occidentales.

4

Transición energética. Como consecuencia de la intensificación del cambio climático y la tensión entre bloques, la transición energética tiende a acelerarse (a pesar del incremento temporal del consumo de carbón que ha provocado la guerra de Ucrania, por ejemplo). La electrificación del transporte de personas y mercancías, la transición hacia [combustibles neutros en carbono](#) y el aumento de las energías renovables deberían extenderse a casi todas las esferas de actividad económica.

Este proceso será un generador importante de comercio internacional de materias primas y productos industriales que podrían compensar, en las economías más avanzadas, el estancamiento en otros ámbitos del comercio internacional.



La transición hacia combustibles limpios en carbono será un generador importante de comercio internacional de materias primas y productos industriales, que podrían compensar el estancamiento de otros ámbitos del comercio europeo

07

¿Qué futuro tiene el transporte marítimo?



La industria marítima se ha caracterizado en las últimas décadas por los siguientes factores principales: a) el crecimiento de las dimensiones de los barcos; b) la fiabilidad del transporte; c) la existencia de un puñado de actores, cada vez más pequeños y esencialmente europeos, que controlan la mayor parte de la oferta marítima, especialmente en el segmento de los portacontenedores; d) la penetración progresiva de estas empresas en el negocio en tierra; e) la utilización de combustibles fósiles como carburante y f) los precios bajos, excepto los últimos años.

¿Cómo será el transporte marítimo en el futuro, especialmente a medio y largo plazo? ¿Se puede predecir, según las disrupciones recientes, que el progreso técnico y científico, las tensiones internacionales y el cambio climático son elementos disruptivos suficientemente importantes que hacen imposible predecir la evolución futura?

Ciertamente, estos elementos generan suficientes incógnitas que hacen que realizar un ejercicio prospectivo sea muy arriesgado. Aunque la evolución a medio y largo plazo sea un ejercicio de prospectiva, podemos otear **cinco de las características que deberían protagonizar las próximas década:**

1

El incremento de las dimensiones de los barcos de cualquier tipo, pero esencialmente de portacontenedores, no debería ir mucho más allá. Evidentemente, hay margen de crecimiento, pero todo parece indicar que el crecimiento experimentado en las dos primeras décadas de este siglo no se puede reproducir. Se hace difícil imaginar portacontenedores de más de 30.000 TEU, del mismo modo que los petroleros y los aviones de pasajeros han parado su espiral de crecimiento. Es muy posible, en cambio, que las dimensiones y agilidad de los barcos que se dedican a la corta distancia (ferris por ejemplo) crezcan de dimensiones para dar mejor servicio al creciente tráfico intrarregional (en el Mediterráneo, en el Báltico, en el mar de China, en el Caribe, etc.) como consecuencia de cierta fragmentación de la globalización.

2

En relación al uso de combustibles alternativos, todo parece indicar que el GNL seguirá creciendo todavía durante cierto tiempo, a pesar de lo que se pensaba antes de la pandemia del Covid-19, [los combustibles neutros en carbono](#) llegarán de forma masiva. Quizás a finales de la próxima década ya se han generalizado a pesar de seguir conviviendo con los fósiles durante bastante tiempo.

3

Los actores del transporte marítimo, especialmente en contenedores, tendrían que cambiar a medio plazo. No parece lógico que una industria en la que la demanda principal se origina en Asia, donde también se fabrican los barcos, esté dominada exclusivamente por empresas de matriz europea. Lo más probable es que sociedades privadas o públicas asiáticas (o americanas) acaben liderando o compartiendo el liderazgo con las actuales. Podría ser que alguna de estas empresas no tuviera nada que ver con el sector y proviniera otras industrias, como puede ser **Amazon**.

4

La fiabilidad y competitividad del transporte marítimo (en precio, en operativa, etc.) había sido una constante hasta las interrupciones de los últimos años. A estas alturas ya se ha recuperado, en buena medida, la situación previa a la crisis. Todo parece indicar que, a pesar de que se produzcan nuevas interrupciones (casi inevitables en un mundo globalizado e interconectado), **el transporte marítimo continuará siendo el único medio de transporte masivo capaz de ofrecer un servicio en las condiciones de precio y operativas** que reclama la economía internacional y el sector exterior.

5

Apertura de nuevas rutas marítimas. El crecimiento de África en las próximas décadas, implicará el desarrollo de nuevas rutas marítimas que la conecten con el resto del mundo, especialmente con Asia, donde vive la inmensa mayoría de la población mundial. Estas nuevas conexiones, en el caso de las economías del golfo de Guinea lideradas por Nigeria (pronto el tercer país más poblado del mundo), tendría que impulsar la recuperación progresiva de la **ruta a través del cabo de Buena Esperanza** (que de hecho se ha utilizado ya de forma frecuente y cada vez más habitual las últimas décadas; la última a principios de 2023 por algunos portacontenedores que vuelven a Asia desde Europa para evitar el pago del peaje de Suez).

La guerra en Ucrania impulsará también el desarrollo y el uso de la [Ruta Ártica](#), una de las prioridades estratégicas de Rusia y en la que también está muy interesada China. A medida que el cambio climático avanza implacable, las posibilidades de utilizar esta ruta en condiciones operativas competitivas mejoran. Desgraciadamente, todo parece indicar que la situación política global y la medioambiental tenderán a favorecer su uso las próximas décadas.



A medida que el cambio climático avanza implacable, las posibilidades de utilización de la Ruta Ártica en condiciones operativas competitivas mejoran



*Este documento ha sido elaborado por **Jordi Torrent** para el **hub de innovación del Puerto de Barcelona**, [PierNext](https://www.piernext.com), un proyecto que difunde y analiza tendencias y retos del sector para contribuir a generar un ecosistema innovador de impacto en toda la sociedad y analiza tendencias*

piernext@portdebarcelona.cat



Port de Barcelona



Jordi Torrent

Jefe de Estrategia del Puerto de Barcelona & Director General B2B Logistics Busan Barcelona Hub, SL

© Jordi Torrent