

Els ports mediterranis i la creació de riquesa. Perspectives de futur

Jordi Torrent, Cap d'estratègia del Port de Barcelona

La *supply chain* global. Una història d'èxit i un futur incert.

Quan la crisi de la Covid-19 va esclatar, molts analistes pronosticaren el col·lapse de les cadenes logístiques globals, de les cadenes d'aprovisionament. Àmplies capes de la població varen començar a acaparar productes de primera necessitat com ara el paper de vàter i els mitjans de comunicació alimentaven la por a la manca de tota mena de productes a les estanteries dels supermercats.

Malgrat les prediccions catastrofistes, les cadenes d'aprovisionament internacionals foren capaces de fer front a la demanda global, fins i tot de productes que multiplicaren la seva demanda de forma exponencial com ara les mascaretes i els ordinadors portàtils i tauletes.

Les cadenes d'aprovisionament globals havien respost satisfactòriament a una situació de crisi sanitària inèdita, com havien fet abans en altres períodes de crisi globals o regionals com ara la financera del 2008, els atacs de l'onze de setembre del 2001, les guerres del Golf o el tsunami al sud-est asiàtic del 2004. Probablement hauríem de remuntar-nos a la guerra del Sinaí del 1956 i a la crisi del petroli del 1973 per trobar crisis a les quals les cadenes d'aprovisionament globals hagin trigat a reaccionar i oferir respostes.

La intensificació de la globalització a partir del 1979 amb el canvi en la política econòmica xinesa tampoc va comportar problemes greus de les cadenes d'aprovisionament globals. Malgrat la globalització de la producció, i especialment el trasllat de molta indústria a l'Extrem Orient, la demanda del bloc occidental ha estat satisfeta gairebé sempre de manera satisfactòria. El transport marítim ha estat, en gran part, responsable d'aquest èxit gràcies a la reducció de costos i increments continuats d'eficiència dels vaixells, envasos (contenidors) i ports.

L'expansió de les pràctiques logístiques i empresarials del *just in time* i del *pull* en comptes del *push* a la segona meitat del segle XX, i el creixement del comerç electrònic el segle XXI, hi han tensat encara més les cadenes logístiques durant les darreres dècades i anys, però tampoc han impedit que aquestes fossin capaces d'oferir un servei eficient i fiable a consumidors, indústries i empreses de tota mena.

Sorprenentment, però, i sense que gairebé cap analista ni futuròleg ho preveïés, aquest 2021 la situació ha canviat. Es pot afirmar sense gaires embuts, que per primera vegada en els darrers quaranta anys, les cadenes d'aprovisionament globals no són capaces de satisfer la demanda, especialment als països occidentals, en unes condicions de servei i preu satisfactòries. La seva resiliència i fiabilitat ha tocat mínims històrics.

El primer avís dels problemes que vindrien el va experimentar el sector de l'automoció. A finals del 2020 i sobretot, a partir del 2021, els proveïdors dels semiconductors, bàsicament ubicats a Taiwan i en menor mesura Corea del Sud, varen mostrar-se incapaços de proporcionar-los els microxips que necessiten els sistemes electrònics complexos dels cotxes actuals. Malauradament, la manca de semiconductors ha portat a plantes de fabricació de cotxes a Catalunya i Espanya a aturades de la producció i a un ERTE de bona part de les seves plantilles. El temps que triguen els concessionaris a lliurar un cotxe a un consumidor no para d'allargar-se i no sembla que la situació es pugui redreçar fins, com a mínim, ben entrat el 2022.

La falta de semiconductors ha estat seguida per una cascada de manca d'altres productes com ara metalls, vidre, cartró, paper, etc. La manca de molts d'aquests productes es deu a motius diversos com ara l'elevat preu de l'energia, la inflació, la concentració de proveïdors en poques ubicacions geogràfiques o empreses, pràctiques especulatives i, també, l'elevat preu i disrupcions del transport marítim. Tot va començar quan l'any 2020 les companyies marítimes varen reduir escales (*blank sailings*) per adaptar-se a la disminució de la demanda a conseqüència de la crisi de la Covid-19, les polítiques de confinament i les restriccions de mobilitat. I encara no s'ha recuperat el nivell de servei previ a la pandèmia. Quan la demanda s'ha recuperat amb la finalització de les polítiques de confinament i les restriccions de mobilitat, i la major part de la població i indústria ha recuperat nivells d'activitat i de consum similars als del 2019, l'oferta no ha donat una resposta adequada a aquest increment. El desequilibri entre oferta de transport marítim i demanda de productes interoceànics s'ha aguditzat especialment entre Àsia i Europa i Àsia i els Estats Units pel desequilibri crònic existent en les relacions comercials entre Àsia i els dos blocs occidentals. El primer exporta aproximadament tres vegades més béns als Estats Units i Europa, dels que importa dels dos blocs.

En relació amb els preus, des del 2020 i especialment aquest any 2021, els nòlits del transport marítim, especialment en contenidor, s'han multiplicat per cinc, sis o set, i a vegades fins i tot més, encarint substancialment els costos de tots els productes, tot i que aquest impacte ha estat molt més evident en aquells que tenen un preu unitari més baix. L'increment de preus ha estat acompanyat d'altres disrupcions i problemes com ara un empitjorament molt important de la fiabilitat de les escales, els bloquejos puntuals de ports xinesos per brots de Covid-19 i del canal de Suez durant més d'una setmana pel vaixell Evergiven, la disponibilitat reduïda de contenidors buits allà on es necessiten i l'allargament dels *transits time* marítics. Els problemes han estat, de nou, especialment rellevants en els intercanvis comercials est-oest, entre l'Extrem Orient i Europa i entre l'Extrem Orient i els Estats Units. A aquest darrer país especialment, però a tot el món occidental en general, als problemes indicats aquí, s'hi suma la manca crònica de conductors de camió.

Aquest reguitzell de disrupcions han provocat d'una banda un encariment de molts productes i, ja més recentment, la manca de molts altres. En aquest sentit, als Estats Units i el Regne Unit, on els problemes recents de les cadenes logístiques se n'hi afegeixen d'altres crònics com ara la manca de conductors i la congestió extrema dels ports de Long Beach i Los Angeles en el primer cas, i el Brexit en el segon, la manca de molts productes ha arribat ja a les estanteries dels supermercats i les botigues, i la preocupació per aconseguir satisfer la demanda de Nadal és màxima.

Tot i que aquest mes de novembre els preus dels nòlits ja han baixat de forma rellevant i previsiblement ho faran encara més el 2022, i l'estabilitat de les cadenes logístiques interoceàniques s'anirà recuperant de mica en mica, aquesta situació inèdita combinada amb la lluita necessària contra el canvi climàtic, obre un ventall d'oportunitats a la Mediterrània que analitzarem en els propers paràgrafs.

Els ports com a motors de riquesa: la supply chain i altres activitats.

Els ports són els nodes claus d'aquestes cadenes d'aprovisionament globals i la seva eficiència i productivitat són molt importants pels exportadors, importadors, armadors i operadors logístics que els utilitzen. La competitivitat del sector exterior nacional està intrínsecament lligada a la dels seus ports i de les cadenes logístiques que en fan ús. Com demostren els índexs de competitivitat global de l'OCDE i de diversos organismes del sistema de les Nacions Unides, l'eficiència logística nacional és un factor clau en el desenvolupament econòmic i en la competitivitat d'un país, regió, sector econòmic, empresa i indústria.

Els ports són extremadament importants per al sector exterior d'una regió o un país i, també són, elements claus en l'atracció d'inversions productives i logístiques. Sense una infraestructura portuària potent i una connectivitat marítima suficient, especialment als països en vies de desenvolupament, aquests tenen molt més difícil atraure inversió estrangera productiva. Tànger, al Marroc, és un bon exemple del que expliquem, i un cas d'èxit molt rellevant. Molts països subsaharians estan realitzant grans inversions en infraestructures portuàries, precisament, amb la finalitat d'incrementar la seva competitivitat per a l'atracció d'indústria i activitat econòmica.

La funció portuària no s'acaba aquí. Com demostra el port de Barcelona, el més diversificat de la Mediterrània, les dàrsenes marítimes poden ser un factor de creació d'ocupació molt important d'activitats no relacionades amb el comerç exterior i la manufactura. Un desenvolupament adequat d'un espai privilegiat com és el front marítim acollint tota mena d'activitats com ara marines esportives, instal·lacions hoteleres, activitat de creuers, restauració, hubs de formació i innovació marítima, etc. actua com a motor d'ocupació diversificada i de qualitat. El cas de Barcelona, com dèiem, n'és un exemple magnífic.

El potencial addicional que suposa el desenvolupament de l'economia blava i la descarbonització del transport els pròxims anys, hauria de contribuir a multiplicar encara més la capacitat dels entorns portuaris de generar ocupació. Especialment en tot el que es relaciona amb la transició energètica a través de projectes de generació d'energia renovable, d'economia circular o d'aprofitament dels recursos marins, per citar només uns quants exemples. La Mar Mediterrània és un entorn únic al planeta per al desenvolupament de moltes d'aquestes activitats.

El futur dels ports mediterranis

La crisi actual de la *supply chain*, l'economia blava i la lluita contra el canvi climàtic obren noves perspectives a la Mediterrània, des d'un punt de vista productiu i logístic. Perspectives a llarg i a curt termini com ho demostra el fet que grans marques del sector tèxtil i de l'automoció, ja han acostat producció a la Mediterrània per així evitar els problemes de l'encariment dels preus del transport marítim interoceànic i la manca de fiabilitat de les cadenes logístiques. Països com Turquia a l'extrem oriental de la Mediterrània, i el Marroc, s'estan beneficiant de forma rellevant d'aquest canvi de tendència. Abans ja ho havien fet en altres sectors com el de l'automoció.

Ja fa dècades, però, que els països de la ribera sud i oriental de la Mediterrània, encapçalats pels dos països citats anteriorment, creixen industrialment i internacionalitzen més les seves economies. Els més de 400.000 camions de mercaderies que travessen anualment l'estret de Gibraltar i el desenvolupament de serveis marítims ro-ro entre Barcelona i el Marroc, en són un bon exemple. També les connexions marítimes creixents entre Turquia i la Unió Europea, a ports com ara Trieste, Sète i Tarragona.

El creixement dels intercanvis mediterranis sud-nord i est-oest és una realitat palpable de fa anys que s'està accelerant des de la crisi financera del 2008 i, encara més, a partir de la pandèmia de la Covid-19 i els problemes de les cadenes logístiques en aquest 2021.

Les autoritats dels països de les riberes sud i oriental de la Mediterrània, han acompanyat aquesta tendència amb una millora notable de les infraestructures portuàries i de les xarxes de distribució interior, imprescindibles per atraure inversió productiva i aprofitar el posicionament estratègic idoni de les riberes sud i oriental de la Mediterrània com a punts de transbordament de mercaderies entre Europa i Àsia.

L'atractiu dels països europeus de la ribera nord de la Mediterrània, per a inversions logístiques i productives també ha crescut els darrers anys a conseqüència de la necessitat d'acostar estructures productives al consumidor final i aprofitar la seva localització geogràfica privilegiada en les relacions Europa – Àsia. En aquest cas, l'Est d'Europa s'està erigint en un gran competidor del litoral mediterrani europeu en l'atracció d'inversions productives i logístiques especialment de companyies asiàtiques.

La pressió sobre la descarbonització de les cadenes d'aprovisionament globals, és un element més que juga a favor de l'atractiu dels ports mediterranis i de les seves àrees d'influència per a la captació d'activitat logística. En aquest sentit, exportadors i importadors del centre d'Europa fa anys que estan encaminant tràfics i establint centres logístics a ports mediterranis en comptes de ports del nord d'Europa, per evitar la circumval·lació marítima de l'Europa Occidental per arribar a Àsia i estalviar-se així una setmana de navegació i reduir substancialment la petjada de carboni de les seves cadenes logístiques. Les emissions d'efecte hivernacle del transport d'un contenidor amb origen el centre d'Alemanya cap a Àsia són aproximadament un 15% inferiors si aquest es carrega a un vaixell a un port mediterrani que si ho fa a un port del nord d'Europa. Si ens limitem al tram marítim fins al canal de Suez, la reducció d'emissions és pràcticament d'un 50%.

Per tal que els ports mediterranis i les seves àrees d'influència, especialment europees, puguin aprofitar plenament aquestes tendències, és imprescindible una major harmonització dels procediments de control, duaners i fiscals a la Unió Europea i una millora substancial de la connectivitat terrestre, especialment ferroviària, entre el centre d'Europa i els ports mediterranis.

És imprescindible també, millorar els processos administratius i duaners associats a les connexions marítimes entre les dues riberes nord i sud de la Mediterrània, per equiparar-los en la mesura del possible, als que existeixen entre ports mediterranis europeus. Això contribuirà de forma rellevant a facilitar els intercanvis comercials entre les dues riberes de la Mediterrània i a incrementar l'atractiu dels països del Magreb com a centres logístics i industrials.

Per tal d'aprofitar el posicionament geo-estratègic avantatjós en matèria mediambiental del Mediterrani cal coordinar entre els diferents ports de la regió les actuacions encaminades a afrontar la transició energètica i la descarbonització del transport. Això és especialment important quan es tracta de l'electrificació dels molls de contenidors, creuers i ferris, la generació d'energies renovables, o l'aprovisionament (*bunkering*) als ports de GNL. Si els ports principals de la regió avancen coordinadament en aquests i d'altres àmbits, utilitzant homologacions, infraestructures, tecnologies i processos compatibles o similars, contribuiran a aprofundir en l'atractiu portuari de la regió enfront de les línies marítimes i operadors logístics.

Ara bé, en alguns dels països de la ribera sud Mediterrània, queda encara molt camí per recórrer en el desenvolupament d'infraestructures portuàries adaptades a les necessitats del transport marítim actual (en calat, serveis tècnic-nàutics, automatització, etc.), en el disseny de processos administratius senzills i electrònics associats al pas de mercaderies pels ports i, finalment, en la capacitat del personal logístic-portuari i en l'adaptació de la formació professional a les necessitats del món marítim actual i futur. Alguns països del sud de la Mediterrània, i els seus hinterlands, tampoc disposen de les infraestructures, la connectivitat terrestre, els serveis logístics, els processos administratius i el marc jurídic-institucional que necessiten els grans

operadors logístics globals i moltes empreses i indústries. Els ports poden actuar de motor o tractor en la millora del posicionament logístic-industrial d'aquests països, però no són suficients sense una actuació decidida de les autoritats nacionals en molts altres àmbits.

Com a conclusió, ens trobem en un bon moment per afrontar els reptes pendents del sistema logístic–portuari mediterrani i aprofitar, així, la situació actual d'inestabilitat de les cadenes logístiques globals, la inevitable descarbonització del transport i la lluita contra el canvi climàtic, per atraure inversió logística i productiva a les dues riberes mediterrànies.