

Los puertos mediterráneos y la creación de riqueza. Perspectivas de futuro

Jordi Torrent, Jefe de estrategia del Puerto de Barcelona

La *supply chain* global. Una historia de éxito y un futuro incierto.

Cuando la crisis del Covid-19 estalló, muchos analistas pronosticaron el colapso de las cadenas logísticas globales, de las cadenas de aprovisionamiento. Amplias capas de la población empezaron a acaparar productos de primera necesidad como el papel higiénico y los medios de comunicación alimentaban el miedo a la falta de todo tipo de productos en las estanterías de los supermercados.

A pesar de las predicciones catastrofistas, las cadenas de aprovisionamiento internacionales fueron capaces de hacer frente a la demanda global, incluso de productos que multiplicaron su demanda de forma exponencial como las mascarillas y los ordenadores portátiles y tabletas.

Las cadenas de aprovisionamiento globales habían respondido satisfactoriamente a una situación de crisis sanitaria inédita, como habían hecho antes en otros períodos de crisis globales o regionales como la financiera de 2008, los ataques del once de septiembre de 2001, las guerras del Golfo o el tsunami en el sudeste asiático de 2004. Probablemente deberíamos remontarnos a la guerra del Sinaí de 1956 y a la crisis del petróleo de 1973 para encontrar crisis a las que las cadenas de aprovisionamiento globales hayan tardado en reaccionar y ofrecer respuestas.

La intensificación de la globalización a partir de 1979 con el cambio en la política económica china tampoco supuso graves problemas de las cadenas de aprovisionamiento globales. A pesar de la globalización de la producción, y especialmente el traslado de mucha industria a Extremo Oriente, la demanda del bloque occidental ha sido satisfecha casi siempre de forma satisfactoria. El transporte marítimo ha sido, en gran medida, responsable de este éxito gracias a la reducción de costes e incrementos continuados de eficiencia de los barcos, envases (contenedores) y puertos.

La expansión de las prácticas logísticas y empresariales del *just in time* y del *pull* en vez del *push*, en la segunda mitad del siglo XX, y el crecimiento del comercio electrónico en el siglo XXI, han tensado aún más las cadenas logísticas en las últimas décadas y años, pero tampoco han impedido que estas fueran capaces de ofrecer un servicio eficiente y fiable a consumidores, industrias y empresas de todo tipo.

Sorprendentemente, sin embargo, y sin que casi ningún analista ni futurólogo lo previera, este 2021 la situación ha cambiado. Puede afirmarse sin muchos tapujos, que por primera vez en los últimos cuarenta años, las cadenas de aprovisionamiento globales no son capaces de satisfacer la

demanda, especialmente en los países occidentales, en unas condiciones de servicio y precio satisfactorias. Su resiliencia y confiabilidad ha tocado mínimos históricos.

El primer aviso de los problemas que vendrían fue experimentado por el sector de la automoción. A finales de 2020 y, sobre todo, a partir de 2021, los proveedores de los semiconductores, básicamente ubicados en Taiwán y en menor medida Corea del Sur, se mostraron incapaces de proporcionarles los microchips que necesitan los sistemas electrónicos complejos de los coches actuales. Desgraciadamente, la falta de semiconductores ha llevado a plantas de fabricación de coches en Cataluña y España a paros de la producción y a ERTE de buena parte de sus plantillas. El tiempo que tardan los concesionarios en entregar un coche a un consumidor no para de alargarse y no parece que la situación se pueda enderezar hasta, al menos, bien entrado en el 2022.

La falta de semiconductores ha sido seguida por una cascada de carencia de otros productos como metales, vidrio, cartón, papel, etc. La falta de muchos de estos productos se debe a diversos motivos como el elevado precio de la energía, la inflación, la concentración de proveedores en pocas ubicaciones geográficas o empresas, prácticas especulativas y, también, el elevado precio y disrupciones del transporte marítimo. Todo empezó cuando en 2020 las compañías marítimas redujeron escalas (*blank sailings*) para adaptarse a la disminución de la demanda a consecuencia de la crisis del Covid-19, las políticas de confinamiento y las restricciones de movilidad. Y todavía no se ha recuperado el nivel de servicio previo a la pandemia. Cuando la demanda se ha recuperado con la finalización de las políticas de confinamiento y las restricciones de movilidad, y la mayor parte de la población e industria ha recuperado niveles de actividad y consumo similares a los de 2019, la oferta no ha dado una respuesta adecuada a ese incremento. El desequilibrio entre oferta de transporte marítimo y demanda de productos interoceánicos se ha agudizado especialmente entre Asia y Europa y Asia y Estados Unidos por el desequilibrio crónico existente en las relaciones comerciales entre Asia y ambos bloques occidentales. El primero exporta aproximadamente tres veces más bienes a Estados Unidos y Europa, de los que importa de ambos bloques.

En relación con los precios, desde 2020 y especialmente este año 2021, los fletes del transporte marítimo, especialmente en contenedor, se han multiplicado por cinco, seis o siete, y a veces incluso más, encareciendo sustancialmente los costes de todos los productos, aunque este impacto ha sido mucho más evidente en aquellos que tienen un precio unitario más bajo. El incremento de precios ha estado acompañado de otras disrupciones y problemas como un empeoramiento muy importante de la fiabilidad de las escalas, los bloqueos puntuales de puertos chinos por brotes de Covid-19 y del canal de Suez durante más de una semana por el barco Evergiven, la disponibilidad reducida de contenedores vacíos donde quiera que se necesitan y el alargamiento de los *transits time* marítimos. Los problemas han sido, de nuevo, especialmente relevantes en los intercambios

comerciales este-oeste, entre Extremo Oriente y Europa y entre Extremo Oriente y Estados Unidos. A este último país especialmente, pero en todo el mundo occidental en general, a los problemas aquí indicados, se suma la falta crónica de conductores de camión.

Esta retahíla de disrupciones ha provocado un encarecimiento de muchos productos y, ya más recientemente, la falta de otros muchos. En este sentido, en Estados Unidos y el Reino Unido, donde a los recientes problemas de las cadenas logísticas se añaden otros crónicos como la falta de conductores y la congestión extrema de los puertos de Long Beach y Los Ángeles, en el primero caso y, el Brexit, en el segundo, la carencia de muchos productos ha llegado ya a las estanterías de los supermercados y las tiendas, y la preocupación por conseguir satisfacer la demanda de Navidad es máxima.

Aunque este mes de noviembre los precios de los fletes ya han descendido de forma relevante y previsiblemente lo harán aún más en 2022, y la estabilidad de las cadenas logísticas interoceánicas se irá recuperando paulatinamente, esta situación inédita combinada con la lucha necesaria contra el cambio climático, abre un abanico de oportunidades en el Mediterráneo que analizaremos en los próximos párrafos.

Los puertos como motores de riqueza: *supply chain* y otras actividades.

Los puertos son los nodos claves de estas cadenas de aprovisionamiento globales y su eficiencia y productividad son muy importantes para exportadores, importadores, armadores y operadores logísticos que los utilizan. La competitividad del sector exterior nacional está intrínsecamente ligada a la de sus puertos y de las cadenas logísticas que lo usan. Como demuestran los índices de competitividad global de la OCDE y de diversos organismos del sistema de Naciones Unidas, la eficiencia logística nacional es un factor clave en el desarrollo económico y en la competitividad de un país, región, sector económico, empresa e industria.

Los puertos son extremadamente relevantes para el sector exterior de una región o un país y también son elementos claves en la atracción de inversiones productivas y logísticas. Sin una infraestructura portuaria potente y una conectividad marítima suficiente, especialmente en los países en vías de desarrollo, estos tienen mucho más difícil atraer inversión extranjera productiva. Tánger, en Marruecos, es un buen ejemplo de lo que explicamos, y un caso de éxito muy relevante. Muchos países subsaharianos están realizando grandes inversiones en infraestructuras portuarias, precisamente con el fin de incrementar su competitividad para la atracción de industria y actividad económica.

La función portuaria no termina aquí. Como demuestra el puerto de Barcelona, el más diversificado del Mediterráneo, las dársenas marítimas pueden ser un factor de creación de empleo muy importante de actividades no relacionadas con el comercio exterior y la manufactura.

Un desarrollo adecuado de un espacio privilegiado como es el frente marítimo acogiendo todo tipo de actividades como marinas deportivas, instalaciones hoteleras, actividad de cruceros, restauración, hubs de formación e innovación marítima, etc. actúa como motor de empleo diversificado y de calidad. El caso de Barcelona, como decíamos, es un magnífico ejemplo.

El potencial adicional que supone el desarrollo de la economía azul y la descarbonización del transporte en los próximos años debería contribuir a multiplicar aún más la capacidad de los entornos portuarios de generar empleo. Especialmente en todo lo relacionado con la transición energética a través de proyectos de generación de energía renovable, de economía circular o de aprovechamiento de los recursos marinos, por citar solo algunos ejemplos. El Mar Mediterráneo es un entorno único en el planeta para el desarrollo de muchas de estas actividades.

El futuro de los puertos mediterráneos

La actual crisis de la *supply chain*, la economía azul y la lucha contra el cambio climático abren nuevas perspectivas en el Mediterráneo, desde un punto de vista productivo y logístico. Perspectivas a largo y a corto plazo como demuestra el hecho de que grandes marcas del sector textil y de la automoción, ya han acercado producción al Mediterráneo para así evitar los problemas del encarecimiento de los precios del transporte marítimo interoceánico y la falta de fiabilidad de las cadenas logísticas. Países como Turquía en el extremo oriental del Mediterráneo, y Marruecos, se están beneficiando de forma relevante de este cambio de tendencia. Antes ya lo habían hecho en otros sectores como el de automoción.

Sin embargo, hace ya décadas que los países de la ribera sur y oriental del Mediterráneo, encabezados por los dos países citados anteriormente, crecen industrialmente e internacionalizan más sus economías. Los más de 400.000 camiones de mercancías que atraviesan anualmente el estrecho de Gibraltar y el desarrollo de servicios marítimos ro-ro entre Barcelona y Marruecos son un buen ejemplo de ello. También las conexiones marítimas crecientes entre Turquía y la Unión Europea, a puertos como Trieste, Sète y Tarragona.

El crecimiento de los intercambios mediterráneos sur-norte y este-oeste es una realidad palpable de hace años que se está acelerando desde la crisis financiera de 2008 y, más aún, a partir de la pandemia de la Covid-19 y los problemas de las cadenas logísticas en este 2021.

Las autoridades de los países de las riberas sur y oriental del Mediterráneo, han acompañado esta tendencia con una notable mejora de las infraestructuras portuarias y de las redes de distribución interior, imprescindibles para atraer inversión productiva y aprovechar el posicionamiento estratégico idóneo de las riberas sur y oriental del Mediterráneo como puntos de transbordo de mercancías entre Europa y Asia.

El atractivo de los países europeos de la ribera norte del Mediterráneo, para inversiones logísticas y productivas también ha crecido en los últimos años como consecuencia de la necesidad de acercar estructuras productivas al consumidor final y aprovechar su localización geográfica privilegiada en las relaciones Europa – Asia. En este caso, el este de Europa está erigiéndose en un gran competidor del litoral mediterráneo europeo en la atracción de inversiones productivas y logísticas especialmente de compañías asiáticas.

La presión sobre la descarbonización de las cadenas de aprovisionamiento globales es un elemento más que juega a favor del atractivo de los puertos mediterráneos y de sus áreas de influencia para la captación de actividad logística. En este sentido, exportadores e importadores del centro de Europa llevan años encaminando tráfico y estableciendo centros logísticos a puertos mediterráneos en vez de puertos del norte de Europa, para evitar la circunvalación marítima de Europa Occidental para llegar a Asia y ahorrarse así una semana de navegación y reducir substancialmente la huella de carbono de sus cadenas logísticas. Las emisiones de efecto invernadero del transporte de un contenedor con origen el centro de Alemania hacia Asia son aproximadamente un 15% inferiores si este se carga en un barco en un puerto mediterráneo que si lo hace en un puerto del norte de Europa. Si nos limitamos al tramo marítimo hasta el canal de Suez, la reducción de emisiones es prácticamente un 50%.

Para que los puertos mediterráneos y sus áreas de influencia, especialmente europeas, puedan aprovechar plenamente estas tendencias, es imprescindible una mayor armonización de los procedimientos de control, aduaneros y fiscales en la Unión Europea y una mejora sustancial de la conectividad terrestre, especialmente ferroviaria, entre el centro de Europa y los puertos mediterráneos.

Es imprescindible también mejorar los procesos administrativos y aduaneros asociados a las conexiones marítimas entre las dos riberas norte y sur del Mediterráneo, para equiparlos en la medida de lo posible, a los que existen entre puertos mediterráneos europeos. Esto contribuirá de forma relevante a facilitar los intercambios comerciales entre las dos riberas del Mediterráneo e incrementar el atractivo de los países del Magreb como centros logísticos e industriales.

Para aprovechar el posicionamiento geoestratégico ventajoso en materia medioambiental del Mediterráneo es necesario coordinar entre los diferentes puertos de la región las actuaciones encaminadas a afrontar la transición energética y la descarbonización del transporte. Esto es especialmente importante cuando se trata de la electrificación de los muelles de contenedores, cruceros y *ferries*, la generación de energías renovables, o el aprovisionamiento (*bunkering*) en los puertos de GNL. Si los principales puertos de la región avanzan coordinadamente en estos y otros ámbitos, utilizando homologaciones, infraestructuras, tecnologías y procesos compatibles o

similares, contribuirán a profundizar en el atractivo portuario de la región frente a las líneas marítimas y operadores logísticos.

Ahora bien, en algunos de los países de la ribera sur Mediterránea, queda todavía mucho camino por recorrer en el desarrollo de infraestructuras portuarias adaptadas a las necesidades del transporte marítimo actual (en calado, servicios técnico-náuticos, automatización, etc.), en el diseño de procesos administrativos sencillos y electrónicos asociados al paso de mercancías por los puertos y, por último, en la capacitación del personal logístico-portuario y en la adaptación de la formación profesional a las necesidades del mundo marítimo actual y futuro. Algunos países del sur del Mediterráneo, y sus hinterland, tampoco disponen de las infraestructuras, la conectividad terrestre, los servicios logísticos, los procesos administrativos y el marco jurídico-institucional que necesitan los grandes operadores logísticos globales y muchas empresas e industrias. Los puertos pueden actuar de motor o tractor en la mejora del posicionamiento logístico-industrial de estos países, pero no son suficientes sin una decidida actuación de las autoridades nacionales en otros muchos ámbitos.

Como conclusión, nos encontramos en un buen momento para afrontar los retos pendientes del sistema logístico-portuario mediterráneo y aprovechar así la situación actual de inestabilidad de las cadenas logísticas globales, la inevitable descarbonización del transporte y la lucha contra el cambio climático, para atraer inversión logística y productiva a las dos riberas mediterráneas.