



Aurelio Martínez: “Las empresas buscarán una nueva relación entre coste y stocks estratégicos”

El presidente de la APV, Aurelio Martínez, señaló, durante su intervención en el foro digital Reflexiones de un otoño marítimo, que resulta difícil realizar previsiones sobre la evolución de los tráficos marítimos, entre otros factores, porque cambian en cada informe emitido y cada uno de ellos empeora el anterior”

“Pero si no hay flujos de mercancías, lo habrá de personas”. Para Enric Ticó, presidente de FETEIA, que también participó en la charla, “el transitario es una figura clave en la futura recuperación de la cadena logística”.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia remarcó que, actualmente, nadie se atreve a realizar predicciones sobre la evolución de la crisis económica. “Nos encontramos en la parte más baja del ciclo, aunque algunos indicadores apuntan a un ligero cambio de tendencia. En el escenario actual, resulta difícil mantener la cabeza fría; lo más conveniente es refugiarnos en lo que sabemos y conocemos”.



Participantes en la jornada

Para Martínez, el transporte marítimo es, con diferencia, el medio más eficiente, sea cual sea la variable económica - gasto de energía por toneladas y kilómetro, volumen, sostenibilidad medioambiental o seguridad-, que se emplee. Entre otras razones, porque ha basado el crecimiento en el desarrollo tecnológico y ha permitido una reducción notable de los costes unitarios de los productos transportados. “La reducción de costes unitarios es la base de la globalización de la economía. Sin la globalización, ningún país ha salido ni podrá salir del subdesarrollo. Además, si no hay flujos de mercancías, habla flujos de personas, es decir, migratorios”.

Entre los elementos estructurales que afectan al comercio internacional, destacó el fuerte endeudamiento, la baja inversión o el riesgo de deflación en determinados países desarrollados, a lo que se suma el estancamiento de salarios, el empeoramiento en la distribución de la renta, la necesidad de reformas fiscales, el aumento del consumo de servicios frente a los bienes intensivos, la dispersión de la oferta, la concentración empresarial o la oligopolización. “El resultado de todos estos cambios se va a reflejar en que los flujos comerciales van a crecer a tasas menores. Además, hay que añadir el nuevo proteccionismo, que se ha agravado con el impacto en la actividad de la crisis sanitaria, y que está aquí para quedarse”.



Respecto a las cadenas de valor existentes confirmó que, si bien han madurado, no se espera que crezcan mucho más en un futuro inmediato. “Además, no han aparecido nuevas en los últimos años”. A su juicio, la crisis actual va a obligar a redefinir la ubicación de esas cadenas de valor buscando la dispersión de la oferta. Martínez añadió que “las previsiones de crecimiento a escala mundial apuntan a que las áreas con mayor desarrollo en los próximos decenios van a ser Asia, África y en menor medida Latinoamérica, por lo que es previsible que los flujos comerciales cambien de rutas”.

Otro elemento que introdujo durante su intervención en el debate se centró en la economía circular, que va “a poner el acento en la durabilidad del producto y en la reparación- reciclaje, en contra la tendencia actual de la obsolescencia programada y la destrucción de bienes ya utilizados”.

Infraestructuras

Sobre las grandes infraestructuras afirmó que “son claves para mantener la presencia exterior y hacer frente a las previsiones” que señalan que el crecimiento de los flujos comerciales de bienes es claramente inferior a las vividas en periodos anteriores, como se refleja en la caída de la elasticidad del comercio a la renta y en una reducción del coeficiente de apertura externa.

“Tenemos que prepararnos para las tendencias a medio y largo plazo sobre el desarrollo de comercio internacional y sus fluctuaciones”.

En opinión de Martínez, las empresas van a buscar una nueva relación entre coste y stocks estratégicos y el just in time absoluto, que debe revisarse, a la vez que adelantó la posibilidad de que se aceleren los procesos de reubicación geográfica de producciones.

Como elementos positivos para seguir jugando a favor del comercio internacional, subrayó el crecimiento de la población mundial, la presión para mejorar los estándares de vida y la creciente incorporación de otras áreas geográficas del mundo al desarrollo. Para hacer frente a estas tendencias, además de las infraestructuras estratégicas, “hay que apostar por la multimodalidad y los grandes hubs operativos; fomentar medios como el ferrocarril, las autopistas del mar, el respeto al medio ambiente o la digitalización y automatización de procesos. Unas líneas en la que estamos trabajando decididamente desde hace tiempo en Valenciaport para asegurar así la competitividad y el desarrollo económico sostenible”.

Por su parte, Enric Tico, presidente de FETEIA- OLTRA, reflexionó sobre los retos que el sector ya tenía planteados con anterioridad a la crisis sanitaria y sobre los que ya se estaban implementando soluciones. Entre ellos, destacó la sostenibilidad , por dos motivos. “El primero es porque nuestros clientes nos lo exigen y, el segundo, por sentido común, ya estamos viendo episodios de crisis climática y no podemos permanecer de espaldas a esa situación”.



Tecnología

Otro reto, para Ticó, pasa por el avance tecnológico. “Ya estábamos trabajando en cadenas de blockchain, entre otras herramientas, pero ahora se trata de acelerar y coordinar estos nuevos procesos”. Remarcó también la necesidad de que la administración recupere un papel clave en la actual situación de crisis “para dar soporte al sector empresarial con medidas económicas directas y mayores inversiones para fomentar la conectividad entre puertos”. También agregó que “no es época de introducir grandes cambios legislativos porque necesitamos concentrarnos en lo que sabemos hacer”. Junto al papel clave que van a desempeñar los puertos en la recuperación económica, añadió la necesaria complementación con el ferrocarril y el camión.

Respecto a la figura del transitario dentro de la cadena logística, afirmó: “Si alguien, en algún momento, había puesto en duda su papel, han quedado despejadas. “El transitario demostrado su capacidad para seguir haciendo funcionar el sector, sin quitarle méritos a nadie”. En su opinión, es en estos momentos de confusión cuando el transitario está ofreciendo un abanico más amplio y eficiente a sus clientes. A su juicio, en el futuro va a desempeñar un papel fundamental porque su objetivo “pasa por encontrar las mejores soluciones para el cliente. Es el transitario el que tiene una visión global de la cadena de carga. Por eso somos una figura insustituible en la recuperación. Me gusta añadir también el concepto de lealtad. Podemos implementar todas las tecnologías que queramos, pero detrás siempre hay un transitario para resolver todos los problemas. Es el profesional que conoce más a fondo la cadena logística”.

Respecto a los trámites administrativos aduaneros durante la crisis sanitaria, Ticó, que además es presidente de Cimalsa, afirmó que “en cierta medida, durante mucho tiempo, las aduanas han pecado de excesiva burocracia, pero es verdad que durante la crisis han sabido flexibilizar los trámites”.

Para Joseph Santo, director general de Hapag Lloyd, quinta naviera del mundo, con 12.000 empleados de más de cien nacionalidades, la crisis ha abierto nuevos frentes para las navieras. “Además del impacto de la entrada del IMO 2020 y el desafío climático, afrontamos la caída previsible para 2020, en torno al 11 por ciento. Pero tenemos esperanza que la demanda se recupere progresivamente y vamos a tener que estar en condiciones de responder. Para nuestros clientes, la tónica va a ser ajustar la capacidad a la demanda para no repetir los errores cometidos en la crisis de 2008”.

Para Neil Taylor, vicepresidente de FIATA, en el escenario futuro la industria del contenedor va a reequilibrar volúmenes regionales, a la vez que se reducen los internacionales. Entre otras previsiones, destaca que “los buques más pequeños van a operar en esas rutas regionales y que el bajo costo del petróleo va a beneficiar a la industria naviera”.

El foro, en colaboración con FETEIA-OLTRA, ha estado organizado por Alacat (Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe. Moisés Solís, presidente de la entidad, Héctor Tamburini, de DP World y Francisco Jiménez, de Deloitte, también participaron en el encuentro.