

“Los transitarios, ¿somos dioses?”

El futuro del transitario en una nueva era



Ponente: Dra. Marta Prado Larburu (Ph.D.)

**Directora Gerente en INCOTRANS® - International Business Group, en colaboración
con FETEIA – XII CONGRESO FETEIA-OLTRA 2022**

Algeciras, 30 de Septiembre de 2022

Programa



Las empresas en el comercio internacional actual. Riesgos geopolíticos.

- Globalización y mercados. Principales potencias económicas en el S. XXI.
- La Unión Europea en interno y en externo: del Brexit a Asia, América Latina y África.
- Relaciones internacionales: China, la “BRI”, la Ruta Polar (Ártico), “Digital Silk Road”, el “digital yuan” y la “Global 1-2-3 Logistics Circle”.
- Del COVID19 al cambio climático y el medioambiente – ODS, EGD, “Fit for 55”.

El comercio internacional en la nueva era post-COVID19.

- Recuperación y disrupciones en las cadenas de suministro globales.
- Perspectivas y nuevos escenarios: “nearshoring” y reindustrialización. ¿Hacia nuevos modos de transporte?
- El mercado mundial de servicios logísticos: el rol de las navieras, alianzas marítimas y los transitarios en las nuevas cadenas de suministro globales.
- Principales tendencias del sector logístico, del transporte y del comercio internacional: sostenibilidad y digitalización.

El futuro del transitario: la transformación hacia el *digital trade*

- Reflexión estratégica, tecnología y estandarización de procesos.
- Digitalización, blockchain y las reglas Incoterms® de la ICC.
- Relevancia del ámbito jurídico en el uso de los *e-documents*.
- Dominio de la operativa y necesidad de formación. Relevo generacional.

El contenido del presente documento es de carácter meramente informativo, por consiguiente en ningún caso se entenderá que constituya una asesoría formal. INCOTRANS no asume responsabilidad alguna de las aplicaciones o interpretaciones que se puedan dar a lo aquí contenido. Cualquier reproducción o copia, distribución o publicación, de cualquier clase, del contenido del presente documento, total o parcial, sin autorización previa y por escrito de Marta Prado Larburu queda prohibido. © 2022

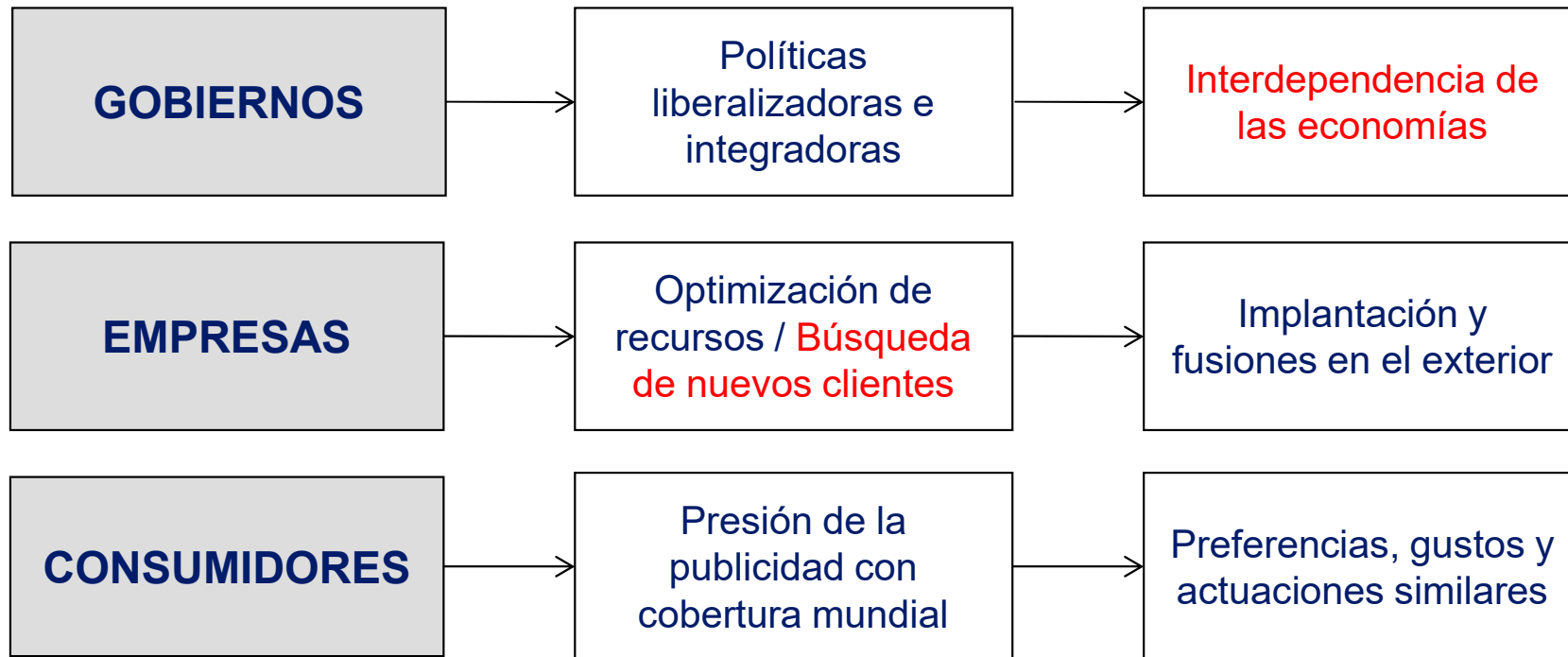
Documentación actualizada a 25 de Septiembre de 2022

¿Qué es la Globalización?

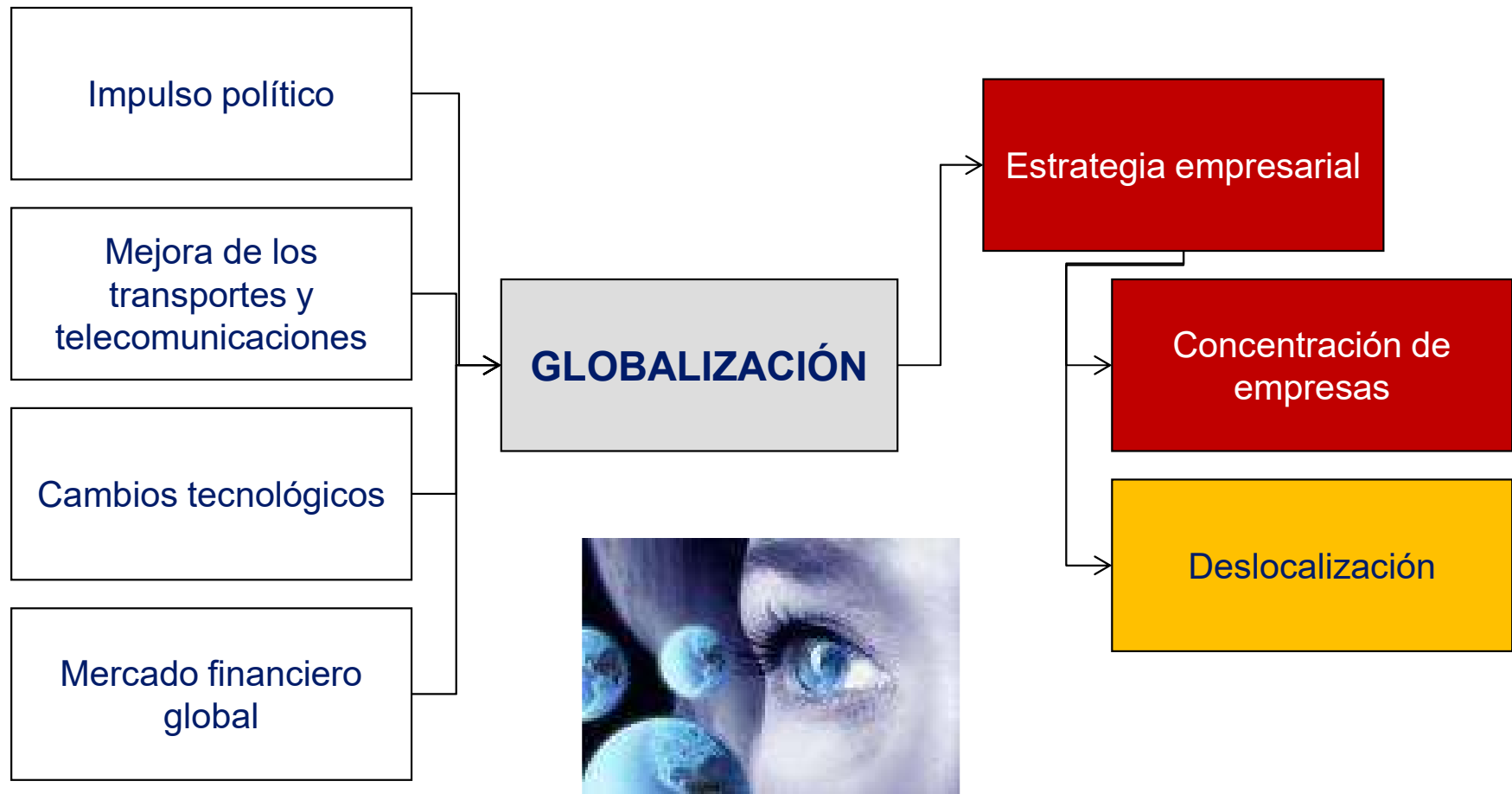
- **GLOBALIZACIÓN:**

- **Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española: “Tendencia de los mercados y de las empresas a extenderse, alcanzando una dimensión mundial que sobrepasa las fronteras nacionales”.**
- **Otra definición:** Proceso **económico, tecnológico, social y cultural** a gran escala, que consiste en la creciente comunicación e **interdependencia** entre los distintos países del mundo **unificando sus mercados, sociedades y culturas**, a través de una serie de transformaciones sociales, económicas y políticas que les dan un carácter global.
- **Factores que impulsan su desarrollo:**
 - Apertura de mercados nacionales: Libre comercio.
 - Fusiones entre empresas: Multinacionales.
 - Eliminación de empresas públicas: Privatizaciones.
 - Desregulación financiera internacional a favor del libre comercio: los TLC.

Dimensiones de la Globalización



Factores de Globalización



Consecuencias de la Globalización (I)

- El ciudadano / consumidor ha evolucionado, y cuando antes se afanaba en la búsqueda de productos y servicios de **excelente calidad** con una **larga vida útil**, ahora se centra en maximizar la satisfacción de sus necesidades, que pasa por adquirir el **mayor número posible de productos y servicios** con un **precio bajo** y una **calidad simplemente aceptable** → Cambio de cultura: “Comprar-reparar” → “Comprar-tirar-comprar” → Adaptación (modificación) de la estructura productiva de las empresas → Reducción de precio → Búsqueda de lugares con mano de obra barata y calidad de producto aceptable → **DESLOCALIZACIÓN** (producción, empleo y riqueza donde se instala)

EE.UU. → México / Francia, Alemania, UK → España y Portugal (años 80 y 90) → Europa del Este → Asia, China (productos), India (servicios) → ¿África?



Consecuencias de la Globalización (II)

- **DESLOCALIZACIÓN** → “Reconstrucción de las empresas”, productos y servicios, modelos de negocio, etc. → Búsqueda de **“VALOR AÑADIDO”**: se trata de desechar los viejos productos y concentrarse únicamente en aquellos que incorporen elementos especiales que los diferencien, intangibles, inteligentes, prestigiosos, en definitiva, que transmitan experiencias y sensaciones.
- Todos los **esfuerzos** han de centrarse en:
 - **Innovación**, Investigación y Desarrollo diario.
 - Diseño / Marca / Publicidad.
 - Servicio.
 - **Internacionalización** activa.



Consecuencias de la Globalización (III)

- **INNOVACIÓN** → "La innovación es la introducción de **nuevos productos y servicios**, **nuevos procesos**, **nuevas fuentes de abastecimiento** y **cambios** en la organización industrial, de **manera continúa**, y orientados al cliente, consumidor o usuario" (J.A. Schumpeter).
- De una forma esquemática la innovación se traduce en los siguientes **hechos**:
 - Renovación y ampliación de la gama de productos y servicios.
 - Renovación y ampliación de los procesos productivos.
 - Cambios en la organización y en la gestión.
 - Cambios en las cualificaciones de los profesionales.
- La **innovación** es el elemento clave que explica la **competitividad**. Porter (1990), afirmó: "La competitividad de una nación depende de la capacidad de su industria para innovar y mejorar. La empresa consigue ventaja competitiva mediante innovaciones".



SXC.HU/ LUSI

Consecuencias de la Globalización (IV)

- **INTERNACIONALIZACIÓN** → concepto bastante más amplio que simplemente exportar productos a otros países. Cuando la empresa toma la decisión de exportar, debe ser consciente de que tendrá que adaptarse y liderar un **cambio en la cultura de la empresa** que afectará a todos los departamentos de la organización en mayor o menor medida:

- **COMERCIAL** (conocimiento de idiomas y de gestión comercial internacional)
- **MARKETING** (plan de marketing internacional por país, catálogos, folletos, web, ... en varios idiomas)
- **PRODUCCIÓN** (ej., etiquetado, idioma de las instrucciones de uso)
- **ADMINISTRACIÓN** (documentación de la export-import, DUAs, IVA, etc.)
- **DIRECCIÓN**: TOTALMENTE INVOLUCRADA, LIDERANDO EL PROCESO.



**Comunicación interdepartamental + Coherencia en los planteamientos
Desde el necesario análisis de riesgos previo, bajo el liderazgo de Dirección**

¿Ha llegado el final de la Globalización?

La globalización no está muriendo, está cambiando

MARTIN WOLF 14 SEP. 2022 - 20:43



Un trabajador comprueba el inventario de planchas de aluminio. BLOOMBERG NEWS EXPANSION

Puede que el comercio de bienes se esté ralentizando, pero el potencial del comercio de servicios facilitado por la tecnología sigue siendo enorme.

El futuro del transitorio pasa también por un **necesario cambio** que le permita **adaptarse a una nueva realidad**

Fuente: Expansión (14.09.2022), disponible en <https://www.expansion.com/economia/financial-times/2022/09/14/63220840468aeb4f1f8b4581.html>.

Artículo original publicado en el Financial Times (FT), <https://www.ft.com/content/f6fe91ab-39f9-44b0-bff6-505ff6c665a1>. Última consulta: 25.09.2022.

¿Hacia dónde vamos?

Reglobalización: Hacia una nueva configuración de las relaciones internacionales

- * *Es posible que los estados democráticos den prioridad a países que tengan valores similares*
- * *La guerra va a intensificar los cambios en las cadenas globales de valor*



elEconomista
7:00 - 31/05/2022

La pandemia primero y la guerra entre Rusia y Ucrania después, han situado en una encrucijada a la globalización al demostrar la vulnerabilidad de las cadenas de suministro y la consecuente subida de los precios.

"La invasión rusa de Ucrania ha puesto fin a la globalización que hemos vivido en las últimas tres décadas. Ya habíamos visto cómo la conexión entre las naciones, las empresas e incluso las personas se veía afectada por dos años de pandemia. Ha hecho que **muchas comunidades y personas se sientan aisladas y miren hacia dentro**", aseguraba Larry Fink, CEO y presidente de BlackRock, en la tradicional carta a sus inversores.

Ya la guerra comercial entre Estados Unidos y China, llevó a países y empresas a revisar sus procesos manufactureros y sus cadenas de suministro, orientándolas al conocido como *nearshoring* (localizar la producción en países cercanos). Una estrategia que tras los últimos dos años ha ganado fuerza. De hecho, una encuesta realizada por la consultora AT Kearney en 2021 reveló que **el 41% de los ejecutivos de empresas manufactureras estadounidenses quería reducir su dependencia de China**, buscando localizarse en países cercanos a su mercado.

Fuente: El Economista (31.05.2022), disponible en <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/11783541/05/22/Reglobalizacion-Hacia-una-nueva-configuracion-de-las-relaciones-internacionales.html>. Última consulta: 12.06.2022.

Principales potencias económicas en el S. XXI (I)



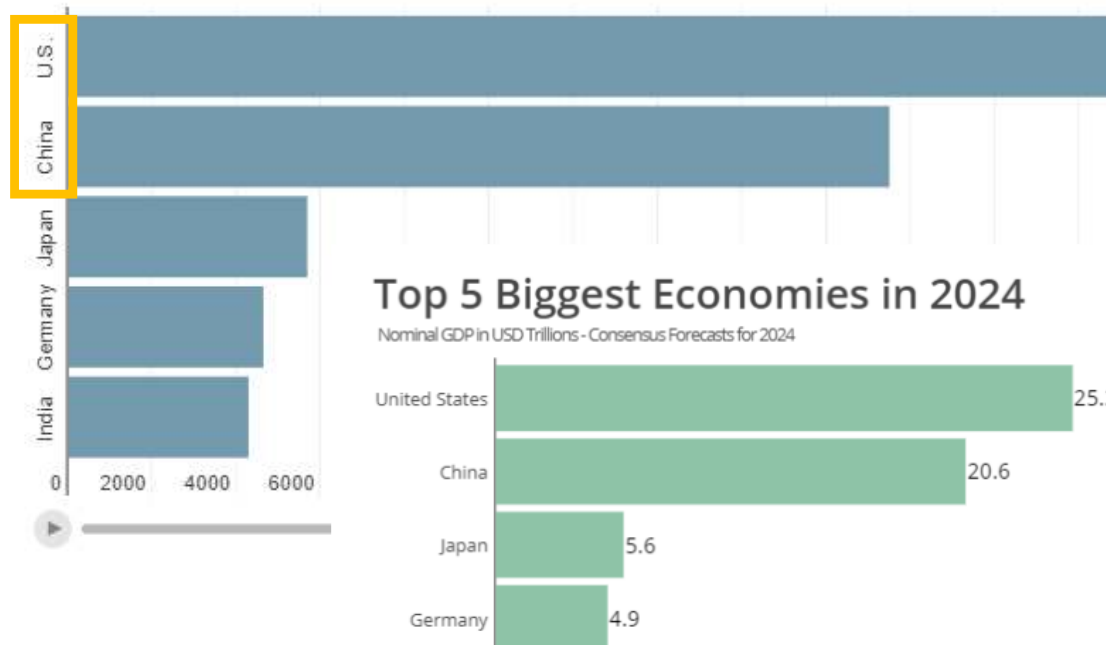
www.venturafis.com

Principales potencias económicas en el S. XXI (II)

The World's Top 5 Largest Economies in 2023

We are currently witnessing the changing of the economic guard, with emerging-market economies—particularly in [Asia](#)—making huge development strides and the hegemony of the West looking ever shakier. With the help of our panelists, we examine how this phenomenon will play out in the coming years.

The evolution of nominal GDP in USD billions



- Si en el cambio del milenio la economía china suponía un 13% del PIB de Estados Unidos, para 2016 ya era el 60% (y alcanzará, en 2023, el 88% según el FMI).

1. United States: USD 25.3 trillion in 2024

FocusEconomics panelists see the U.S. retaining its title as the world's largest economy, with a forecast for nominal GDP of USD 25.3 trillion in 2024.

2. China: USD 20.6 trillion in 2024

Our panelists forecast Chinese GDP at USD 20.6 trillion, or **roughly 81% of U.S. GDP**, in 2024. In 2018, the corresponding figure was around 65%. China's strong handling of the Covid-19 crisis has supported domestic activity and the value of the yuan: both factors will boost the size of the Chinese economy in USD terms over the forecast horizon. Moreover, strong private consumption will be a key growth driver in coming years, with the government putting a particular focus on strengthening domestic activity as part of its "dual circulation" strategy. However, U.S.-China trade tensions and elevated debt levels pose risks.

Fuente: Focus Economics, disponible en <https://www.focus-economics.com/blog/the-largest-economies-in-the-world> Última consulta: 20.04.2021. Originally published in December 2017, updated in January 2021.

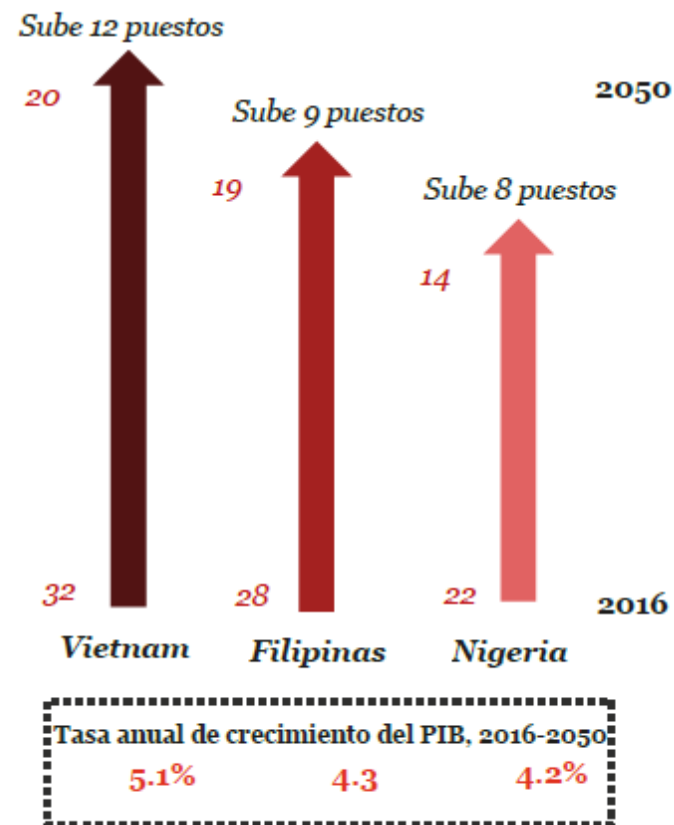
El mundo en 2050 (I)

Los mercados emergentes dominarán las 10 principales economías del mundo en el 2050 (PIB en PPA)

	2016	2050	
China	1	1	China
E.E.U.U	2	2	India
India	3	3	E.E.U.U
Japón	4	4	Indonesia
Alemania	5	5	Brasil
Rusia	6	6	Rusia
Brasil	7	7	México
Indonesia	8	8	Japón
Reino Unido	9	9	Alemania
Francia	10	10	Reino Unido

Economías E7
 Economías G7

Vietnam, Filipinas y Nigeria podrían subir en el ranking del PIB medido en PPA para el 2050

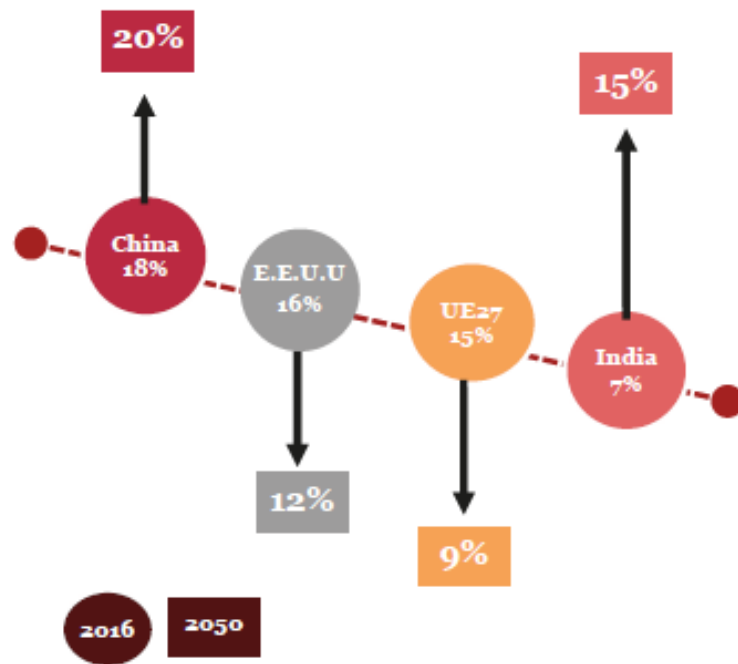


Fuente: PWC, "Una mirada al futuro: ¿Cómo cambiará el orden económico mundial para el 2050?", abril 2017, p. 2 [online]. [Consulta: 29-11-2021]. Disponible en [https://www.pwc.com/co/es/assets/document/el_mundo_en_2050.pdf]

El mundo en 2050 (II)

EE.UU. y Europa perderán terreno ante China e India

Participación en el PIB (PPA) mundial del 2016 al 2050...



Fuentes: estimados del FMI para el 2016, análisis de PwC para proyecciones al 2050

El poder económico mundial pasará de las economías del G7 a las del E7

En...

1995
el

E7

tenía
la mitad
del tamaño de

G7

Al...

2015
el

E7

tenía
casi el
mismo
tamaño del

G7

Y en solo
25 años...

2040
el

E7

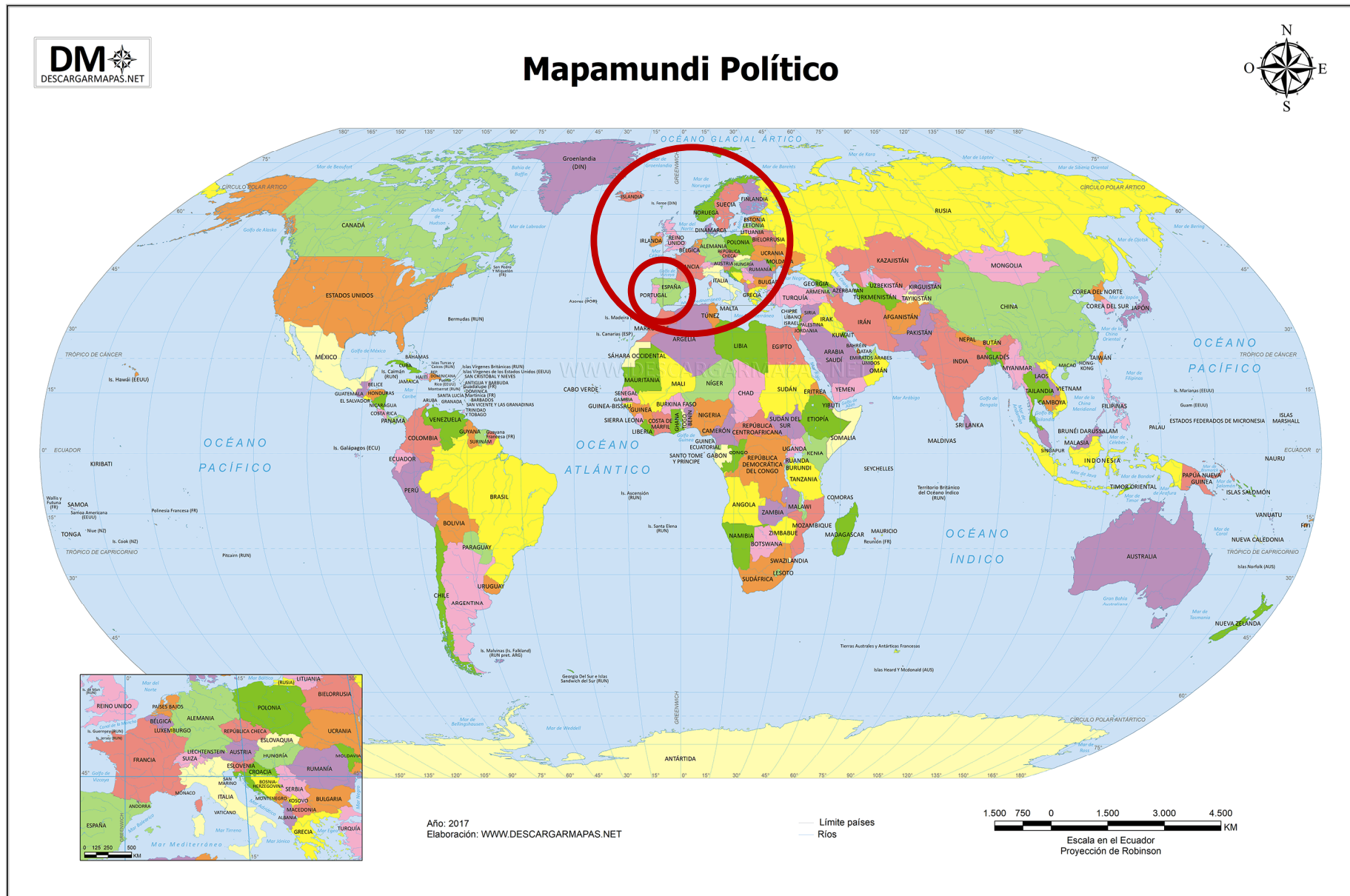
podría
doblar en
tamaño al

G7

G7: E.E.U.U, Reino Unido, Francia, Alemania, Japón, Canadá e Italia
E7: China, India, Indonesia, Brasil, Rusia, México and Turquía

Fuente: PwC, "Una mirada al futuro: ¿Cómo cambiará el orden económico mundial para el 2050?", abril 2017, p. 2 [online]. [Consulta: 29-11-2021]. Disponible en [https://www.pwc.com/co/es/assets/document/el_mundo_en_2050.pdf]

¿Dónde estamos? Depende de quién mire... Los europeos



¿Dónde estamos? Depende de quién mire... Otros



Una nueva era

EL MUNDO ESPAÑA OPINIÓN ECONOMÍA INTERNACIONAL DEPORTES CULTURA TELEVISIÓN MENÚ Suscríbete Iniciar sesión

Internacional Europa América Asia África Oceanía

GRAN ANGULAR

Europa busca su sitio a las puertas de una nueva era geopolítica

Los gestos de Joe Biden generan ilusión en la UE, en plena confrontación con China y Rusia. El próximo medio siglo será el de la vuelta a la bipolaridad con capitales en Washington y Pekín



Fuente: El Mundo (28.03.2021), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2021/03/27/605f3e95fdddfee7e8b4635.html> Última consulta: 20.04.2021.

¿En interno?: empecemos por Alemania

Economía

Europa espera al sucesor de Merkel para desatascar las grandes batallas

La reglas fiscales, la migración o las relaciones con China priorizarán su agenda



Olaf Scholz y Angela Merkel

Jorge Valero (Bruselas)
Bruselas • 8:00 - 19/09/2021

Quando Alemania entra en campaña (incluso en precampaña), Europa se paraliza. Más aún ante las elecciones del próximo 26 de septiembre, porque la salida de la canciller, Angela Merkel, tras más de 16 años en el poder, abre la contienda electoral hasta ofrecer el resultado más incierto en décadas, según coinciden los analistas dentro del país y diplomáticos en Bruselas.

Fuente: El Economista (19.09.2021), disponible en <https://www.economista.es/economia/noticias/11396524/09/21/Europa-espera-al-sucesor-de-Merkel-para-desatascar-las-grandes-batallas.html>. Última consulta: 29.11.2021.

El gran vacío: la salida de Angela Merkel deja a Europa huérfana de método y liderazgo

El legado de la canciller, símbolo de un europeísmo cauto y pragmático, no es lo que hizo, sino lo que ayudó a evitar



Fuente: El Mundo (25.09.2021), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2021/09/25/614f26d1fc6c835d078b4588.html>. Última consulta: 29.11.2021.

En interno: Alemania

'HABEMUS' COALICIÓN SEMÁFORO

Scholz liderará el nuevo Gobierno alemán tras un acuerdo con Verdes y liberales

Tras meses de negociaciones, socialdemócratas, Verdes y los liberales del FDP han llegado a un acuerdo para un Gobierno tripartito de coalición en Alemania



El líder del SPD y futuro canciller alemán, Olaf Scholz. (Reuters/Annegret Hilse)

Por A. A. | Á. F. C.

24/11/2021 - 15:51 Actualizado: 24/11/2021 - 16:10



Tras dos meses de negociaciones, socialdemócratas, Verdes y los liberales del **FDP** han llegado a un acuerdo para un Gobierno tripartito de coalición en Alemania, que sustituirá al Ejecutivo de la canciller Angela Merkel. El nuevo Gobierno estará liderado **por Olaf Scholz, cabeza de los socialdemócratas (SPD)**.

Los socialdemócratas se llevan siete ministerios, entre ellos Interior y Defensa, mientras que los Verdes, que quedaron como tercera formación en las elecciones del pasado diciembre, se harán con cinco carteras, entre ellas la de **Economía y Clima** o **Exteriores**. Los liberales del FDP se han hecho con cuatro, entre ellos el codiciado **Ministerio de Finanzas**.

Fuente: El Confidencial (24.11.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2021-11-24/gobierno-alemania-acuerdo-canciller-olaf-scholz-spd_3329808/. Última consulta: 29.11.2021.

En interno: Alemania. ¿Cómo están hoy? (18/09/2022)

Del más votado al más odiado: ¿es Olaf Scholz el líder más débil de la historia de Alemania?

No todos los alemanes apoyan a Olaf Scholz. Un 62% de la población está descontento con la gestión del canciller en medio de la crisis energética y la inflación que afecta al país



Olaf Scholz. (EFE/Hannibal Hanschke)

Por Isaac Risco. Berlín

07/09/2022 - 05:00

EC EXCLUSIVO Artículo solo para suscriptores

El canciller alemán no lo tiene fácil estos días. El país afronta **su peor crisis energética desde la posguerra y una severa inflación**, mientras varios **roces internos empantanar su coalición tripartita** de gobierno. Además, viejos escándalos de corrupción amenazan con salpicarle a él mismo. **Los frentes se multiplican para Olaf Scholz** antes de cumplir sus primeros nueve meses en el poder. Y su imagen también se desploma: un 62% de los alemanes, según una encuesta reciente, está **descontento con el trabajo del canciller**. En gran parte, por su débil respuesta a todos estos desafíos.



Fuente: El Confidencial (07.09.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-09-07/olaf-scholz-lider-debil-historia-alemania_3484569/. Última consulta: 18.09.2022.

En interno: Francia e Italia

El fin de la 'era Merkel' siembra la incertidumbre en la UE

La canciller alemana deja un legado de claroscuros en la gestión de crisis y **un vacío que Macron puede aprovechar para reforzar su influencia**. «Cuando nos estancamos, Merkel lanza una idea y volvemos a arrancar», dice Ursula von der Leyen



Fuente: El Diario Montañés (26.09.2021), disponible en <https://www.eldiariomontanes.es/internacional/union-europea/merkel-siembra-incertidumbre-elecciones-alemania-ue-20210926191818-ntrc.html>. Última consulta: 29.11.2021.

Draghi se postula para ocupar el hueco que deja Merkel en el liderazgo simbólico de la UE

Italia pretende recuperar el eje con Francia para «escribir reglas más favorables» y evitar que lleven la voz los rigoristas liderados por Países Bajos



Mario Draghi, en una imagen de archivo. / REUTERS

Fuente: El Correo (27.09.2021), disponible en <https://www.elcorreo.com/internacional/union-europea/draghi-postula-ocupar-puesto-merkel-ue-20210927201308-ntrc.html>. Última consulta: 29.11.2021.

En interno: Francia e Italia

TRATADO DEL QUIRINAL

Próxima estación, Frantalia: el eje franco-italiano que puede realinear el poder en la Unión Europea

El acuerdo, cuyo objetivo es reforzar la cooperación entre los dos países, será firmado este viernes



El presidente francés, Emmanuel Macron, junto al primer ministro italiano, Mario Draghi. (Reuters/Gonzalo Fuentes)

Por Irene Savio. Roma

26/11/2021 - 05:00 Actualizado: 26/11/2021 - 09:23



Los ejes de influencia de la **Unión Europea** están a punto de cruzir cuando, este viernes, el presidente francés, **Emmanuel Macron**, viaja a Roma para encontrarse con su homólogo italiano, **Mario Draghi**, para firmar el llamado **Tratado del Quirinal**. Un acuerdo de "cooperación privilegiada" de alta carga simbólica, pero visto con desconfianza dentro de una Unión Europea que todavía está reajustando sus equilibrios de poder tras la dramática salida británica del bloque y en pleno fin de la era Merkel en Alemania. **Bienvenidos a Frantalla.**

Fuente: El Confidencial (26.11.2021), disponible en

https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2021-11-26/alianza-italia-francia-union-europea_3330875/. Última consulta: 29.11.2021.

Fuente: El Mundo (26.11.2021), disponible en

<https://www.elmundo.es/internacional/2021/11/26/61a0b62cfdddfe2b08b45b1.html>. Última consulta: 29.11.2021.

Francia e Italia firman un nuevo tratado de cooperación

El Tratado del Quirinal busca intensificar la cooperación en todos los sectores, como seguridad y defensa, inmigración, economía y cultura



Mario Draghi y Emmanuel Macron, este viernes en Roma. ROBERTO MONALDO / POOL EFE

Francia e Italia firmaron este viernes en Roma en el curso de una ceremonia solemne un tratado bilateral de cooperación reforzada destinado a consolidar la relación mutua y clave para **fortalecer la Unión Europea.**

En interno: Francia e Italia. ¿Cómo están hoy? (18/09/2022)

El partido de Macron cambia de nombre y se prepara para un futuro sin él en 2027

El mandatario no podrá presentarse a las próximas elecciones presidenciales ya que la Constitución gala lo prohíbe



El presidente galo, Emmanuel Macron. / AFP

Fuente: El Correo (17.09.2022), disponible en <https://www.elcorreo.com/internacional/europa/partido-macron-cambia-20220917211724-ntrc.html>. Última consulta: 18.09.2022.

Italia ante las urnas: Berlusconi, la extrema derecha y un país en declive

Los sondeos apuntan a la victoria del partido neofascista de Giorgia Meloni, aliado de Vox. Una mujer podría gobernar Italia por primera vez



Fuente: El Correo (18.09.2022), disponible en <https://www.elcorreo.com/internacional/europa/italia-ante-urnas-20220917125212-ntrc.html>. Última consulta: 18.09.2022.

En interno: Alemania, Francia, Italia y España

España y Alemania se quedan atrás, mientras que Francia e Italia se convierten en las *locomotoras* de Europa

- * Francia está solo a un 0,08% de alcanzar su nivel de PIB previo a la pandemia
- * Mario Draghi cree que el PIB de Italia pulverizará sus propias previsiones
- * España está todavía casi un 6% por debajo para cerrar la brecha



Fuente: El Economista (19.09.2021), disponible en <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/11456984/10/21/Espana-y-Alemania-se-quedan-atras-mientras-que-Francia-e-Italia-se-convierten-en-las-locomotoras-de-Europa.html>. Última consulta: 29.11.2021.

En interno: Norte y Sur

ENTREVISTA A NASSER KAMEL

"Si la UE quiere seguir siendo relevante en el mundo del futuro, tiene que mirar al sur"

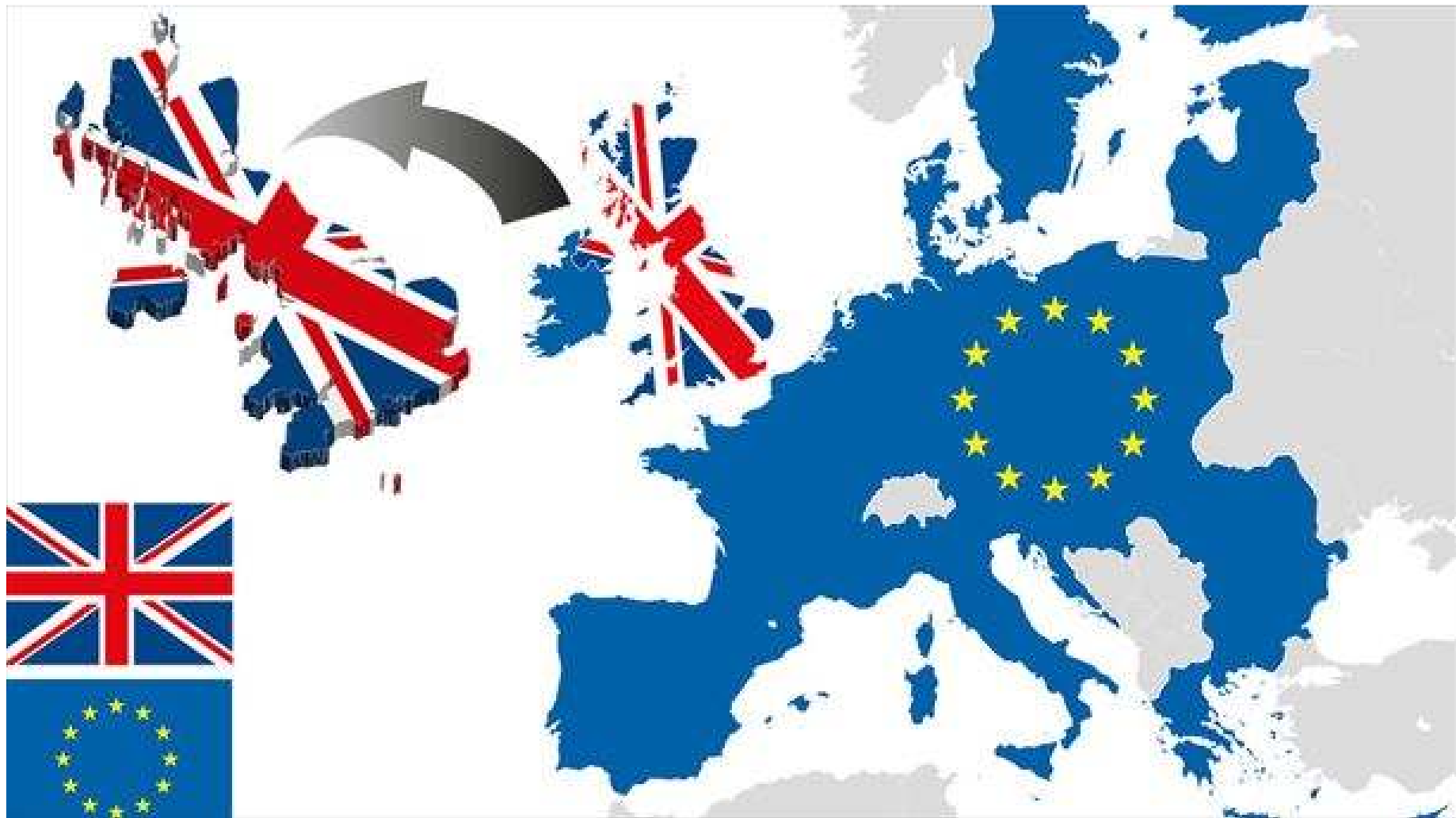
Este 28 de noviembre se celebra el primer día del Mediterráneo, una iniciativa organizada por la Unión del Mediterráneo, organización que une a los países de la UE con los de la cuenca mediterránea

Este 28 de noviembre es el primer día del Mediterráneo. En esta cuenca que separa a tres continentes viven más de 480 millones de personas y se concentra el 20% del comercio mundial, pero es también una de las fronteras más desiguales del mundo, la de una orilla norte desarrollada y próspera económicamente y una orilla sur lastrada por la pobreza o la inestabilidad política; un abismo demográfico entre una población cada vez más envejecida y una orilla sur con un mercado de trabajo que no es capaz de absorber miles de jóvenes al año. El Mediterráneo es también cada vez más un caldo caliente víctima del cambio climático y la contaminación de los países ribereños.

La Unión por el Mediterráneo (UpM), foro de los **27 estados miembros de la Unión Europea y 15 del Norte de África y Oriente Medio**, ha elegido la fecha del 25º aniversario del Proceso de Barcelona, iniciativa española germen de la organización, para celebrar este "espacio de valores compartidos" entre ambas orillas con todavía "muchísimo potencial", en palabras de Nasser Kamel, el secretario general de la organización, fundada en 2008 por iniciativa del entonces presidente francés Nicolás Sarkozy. La UpM reunirá el 29 de noviembre en Barcelona a los ministros de Exteriores de los 42 estados miembros y al Alto Representante de la Unión Europea, Josep Borrell.

Fuente: El Confidencial (28.11.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2021-11-28/entrevista-nasser-kamel-union-por-el-mediterraneo_3328717/. Última consulta: 29.11.2021.

En interno: El Brexit



Fuente: EITB (18.10.2019), disponible en <https://www.eitb.eus/es/noticias/internacional/detalle/4164748/que-es-brexit-claves-salida-reino-unido-ue/> Última consulta: 20.04.2021.

En “interno”: el Brexit...

La UE amenaza con romper el acuerdo del Brexit con Reino Unido si Johnson incumple la parte de Irlanda del Norte

- * Las dos partes siguen negociando algunos cambios en el acuerdo
- * Bruselas responde a la 'opción nuclear' británica con otra de igual calado



Foto: Dreamstime

Fuente: El Economista (22.10.2021), disponible en <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/11447937/10/21/La-UE-amenaza-con-romper-el-acuerdo-comercial-con-Reino-Unido-si-Johnson-incumple-la-parte-de-Irlanda-del-Norte.html>. Última consulta: 29.11.2021.

Reino Unido iniciará los controles aduaneros en enero de 2022

El Gobierno británico eliminó los controles fronterizos a principios de año, pero ahora no hay ninguna intención de retrasar la implementación.

Viernes, 12/11/2021



A consecuencia de la salida de Reino Unido de la Unión Europea, está cambiando *la forma en que las mercancías entran y salen del territorio comunitario*, y desde el 1 de enero de 2022, las empresas que envían o traen productos de Reino Unido tendrán que cumplir con ciertas obligaciones en materia aduanera.

Fuente: Cadena de Suministro (12.11.2021), disponible en <https://www.cadenadesuministro.es/noticias/reino-unido-iniciara-los-controles-aduaneros-en-enero-de-2022/>. Última consulta: 29.11.2021.

En “interno”: el Brexit...

ORDAGO EUROESCEPTICO

Boris Johnson presenta la ley con la que quiere violar el acuerdo del Brexit

El 'premier' justifica que no está infringiendo la ley internacional, sino protegiendo la paz en Irlanda del Norte. Pero la Unión Europea ya desempolva los procedimientos de infracción



Boris Johnson. (Reuters/Toby Melville)

Por Celia Maza. Londres | Nacho Alarcón. Bruselas
13/06/2022 - 18:57 Actualizado: 13/06/2022 - 19:26



EC EXCLUSIVO Artículo sólo para suscriptores

El Gobierno de Boris Johnson ha cumplido este lunes con sus amenazas al presentar la propuesta de ley con la que quiere cambiar, de manera unilateral, **el llamado Protocolo para Irlanda del Norte**, pieza clave del acuerdo del Brexit. Downing Street justifica que no está violando la ley internacional, pero los expertos discrepan, por lo que, en última instancia, **se podría derivar en una guerra comercial entre el Reino Unido y la UE.**

Fuente: El Confidencial (13.06.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-06-13/boris-johnson-presenta-la-ley-con-la-que-quiere-violar-el-acuerdo-del-brexite_3441378/.
Última consulta: 14.06.2022.

La Comisión Europea amenaza con nuevas medidas legales contra Reino Unido

La UE pone sobre la mesa nuevas medidas legales y consulta con las 27 capitales la respuesta más contundente en los próximos días



El primer ministro, Boris Johnson, en Downing Street el 13 de junio. AARON CHOWN AFP

Fuente: El Mundo (13.06.2022), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2022/06/13/62a770b6e4d4d8021a8b45b0.html>. Última consulta: 14.06.2022.

En UK, ¿cómo están hoy? (18/09/2022)

SUSTITUYE A BORIS JOHNSON

Liz Truss gana las primarias y se convierte en la nueva primera ministra de Reino Unido

No ha habido sorpresas. Liz Truss se ha convertido este lunes en la sucesora de Boris Johnson, obligado a dimitir en julio por sus propias filas



Liz Truss en campaña. (Reuters/Hannah McKay)

Por Celia Maza. Londres

05/09/2022 - 13:32



EC EXCLUSIVO Artículo sólo para suscriptores

No ha habido sorpresas. **Liz Truss se ha convertido este lunes en la sucesora de Boris Johnson**, obligado a dimitir en julio por sus propias filas tras una serie de escándalos. La que fuera ministra de Exteriores **se coló en la final de las primarias tan solo en el último momento** gracias al apoyo del **ala dura de la formación**. Pero luego se convirtió en la gran favorita entre las bases, que son los que han tenido la última palabra. Ha obtenido 81.326 votos de los afiliados frente a los 60.399 de su rival, el 'exchancellor' Rishi Sunak.

Fuente: El Confidencial (05.09.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-09-05/liz-truss-gana-las-primarias-y-se-convierte-en-la-nueva-primera-ministra-de-reino-unido_3485373/. Última consulta: 18.09.2022.

Ucrania, Brexit y crisis económica: los retos a los que tendrá que enfrentarse la nueva primera ministra británica

Durante cinco rondas de votaciones y 12 debates en directo, Liz Truss y Rishi Sunak han competido por el liderazgo del Partido Conservador



Rishi Sunak (i) y Liz Truss (d) durante un encuentro con militantes. KIRSTY WIGGLESWORTH AP

Fuente: El Mundo (05.09.2022), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2022/09/04/63135258e4d4d8c8738b456e.html>. Última consulta: 18.09.2022.

En UK, ¿cómo están hoy? (18/09/2022)

Muere la reina Isabel II de Inglaterra, referente de la monarquía europea

La soberana fallece a los 96 años, tras siete décadas al frente de la corona británica



La reina Isabel II, en junio de 2015, durante un viaje oficial a Alemania.
Foto: FRANCESCO GETTY IMAGES/REUTERS/EDP

Fuente: El País (08.09.2022), disponible en <https://elpais.com/internacional/2022-09-08/muere-la-reina-isabel-ii-de-inglaterra-referente-de-la-monarquia-europea.html>. Última consulta: 18.09.2022.

En UK, ¿cómo están hoy? (18/09/2022)

Bruselas ofrece reducir los controles fronterizos de Irlanda del Norte



Camiones hacen cola esperando los controles. Imagen: iStock

europa
press

Europa Press
12/09/2022 - 11:50

El vicepresidente de la Comisión Europea encargado de supervisar las relaciones con Reino Unido, Maros Sefcovic, ha ofrecido reducir los controles aduaneros en Irlanda del Norte, según ha declarado en una entrevista al periódico británico *Financial Times*.

Fuente: El Economista (12.09.2022), disponible en <https://www.eleconomista.es/actualidad/noticias/11940530/09/22/Bruselas-ofrece-reducir-los-controles-fronterizos-de-Irlanda-del-Norte.html>.

Última consulta: 18.09.2022.

Fuente: The Guardian (16.09.2022), disponible en <https://www.theguardian.com/business/2022/sep/16/companies-declared-insolvent-in-england-and-wales-jump-by-43>. Última consulta: 18.09.2022.

Companies declared insolvent in England and Wales jump by 43%

Businesses may struggle as consumers cut back spending amid high inflation and rising fuel costs, economists warn



📷 Kwasi Kwarteng is expected to reveal further details of the government's mini-budget next week. Photograph: Toby Melville/Reuters

The number of companies in England and Wales declared insolvent jumped by 43% in August, according to government data, which adds to concerns for the health of the UK economy.

There were 1,933 insolvencies in August, compared with 1,348 in the same month last year, the Insolvency Service said. It was 42% above the level in August 2019, before the Covid-19 pandemic hit.

En UK, ¿cómo están hoy? (18/09/2022)

La muerte de Isabel II y la sombra de la disolución del Reino Unido

Durante 70 años, Isabel II ha mantenido viva la ilusión del imperio británico con la supervivencia de las más estrictas tradiciones monárquicas y también a través de su jefatura de la Commonwealth



Por G. M. Piantadoi
11/09/2022 - 05:00



Isabel II reinó 25.782 días, es decir, 70 años, 7 meses y 1 día. En este vídeo explicativo hablaremos con Jimmy Burns, presidente de la British Spanish Society, y James Howes, historiador y consultor de la BBC, para entender cómo, bajo el largo reinado de Isabel II, el Imperio Británico en el Commonwealth. La asociación de estados que reúne los antiguos territorios de la corona británica. Un reinado que empezó con la noticia de la muerte de su padre Jorge VI mientras Isabel pasaba unos días de vacaciones en una reserva colonial en Kenia. Y es que la princesa Elizabeth era la heredera de un Imperio Británico. Un imperio que llegó a ser el más extenso de la historia. Un imperio de 458 millones de personas, 35 millones de km², entre colonias, protectorados, mandatos y otros territorios administrados o gobernados por Reino Unido.

Fuente: El Confidencial (11.09.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-09-11/muerte-isabel-ii-sombra-disolucion-reino-unido_3488201/. Última consulta: 18.09.2022.

EL ÚLTIMO ADIÓS A LA REINA

Funeral de Estado de Isabel II: oportunidad única para la 'Global Britain' post-Brexit

Tener a 500 mandatarios y Casas Reales concentrados en la Abadía de Westminster supone una oportunidad sin igual para un país que busca posicionarse tras salir de la UE



El féretro con los restos de Isabel II en su capilla ardiente. (Gtres/Daniel Leal)

Por Celia Maza
18/09/2022 - 05:00



EC EXCLUSIVO Artículo solo para suscriptores

El funeral de Isabel II, que tendrá lugar el lunes en Londres, será una cita histórica para que el pueblo pueda despedir a la figura que durante siete décadas ha sido un símbolo de unidad y continuidad. Pero también marca una oportunidad diplomática sin igual para una nueva 'Global Britain' que busca posicionarse tras el Brexit. Tener alrededor de 500 mandatarios y Casas Reales de todo el mundo concentrados en la Abadía de Westminster no es algo que se vea muy a menudo.

Fuente: El Confidencial (18.09.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2022-09-18/funeral-estado-isabel-ii-oportunidad-unica-reino-unido-brexit_3492344/. Última consulta: 18.09.2022.

En UK, ¿cómo están hoy? (18/09/2022)

El incierto futuro de la Commonwealth sin Isabel II

Los gobiernos de la mancomunidad internacional, cuyo desarrollo como institución no se entiende sin el decidido apoyo que le dio la soberana, proclaman a Carlos III como su rey



La imagen de Isabel II se refleja en el icónico edificio de la Ópera de Sidney / EFE

Fuente: El Correo (11.09.2022), disponible en <https://www.elcorreo.com/internacional/incierto-futuro-commonwealth-20220911141514-ntrc.html>. Última consulta: 18.09.2022.

Fuente: BBC (08.06.2022), disponible en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-61687626>. Última consulta: 18.09.2022.

Isabel II: los 6 países del Caribe que quieren que la reina de Inglaterra deje de ser su jefa de Estado

Atahualpa Amerise @ataareports
BBC News Mundo

8 junio 2022



Barbados decidió el pasado noviembre que la reina Isabel II ya no sería más su jefa de Estado.

Con ello, se convirtió en la república más joven del mundo, título que ostenta hasta la fecha.

Pero no es el único país caribeño en el que se ha planteado esta opción. Hay otros seis: Antigua y Barbuda, Bahamas, Belice, Granada, Jamaica y San Cristóbal y Nieves.

Sus gobiernos han iniciado trámites para renunciar a la monarquía o al menos han expresado su voluntad de convertirse en repúblicas y, con ello, tener su propio jefe de Estado.

En interno: ... ¿y el Polexit?

Polonia agrava la preocupación de la UE por el frente oriental



El líder del partido gobernante en Polonia, Ley y Justicia (PiS), Jaroslaw Kaczynski. | EFE

POR JAMES SHOTTER/EVON HUBER/ARTHUR BEESLEY/FT

Actualizado: 23/07/2017 23:11 horas

0 comentarios



Durante más de una década, Polonia fue el orgullo de la expansión de la UE hacia el Este en 2004, con una economía próspera, una clase media en auge y una influencia creciente dentro de la Unión. Pero, en los últimos dos años, se ha convertido en uno de los mayores problemas del bloque.

Fuente: Expansión (23.07.2021), disponible en

<https://www.expansion.com/economia/politica/2017/07/23/5974d723268e3e8f208b462e.html>. Última consulta: 29.11.2021.

El alto tribunal europeo carga de nuevo contra la legislación polaca

En respuesta a la consulta de Varsovia, censura que el ministro de Justicia pueda cesar y elegir magistrados y presida además la Fiscalía

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea asesta un nuevo golpe a las redes de control que el Gobierno de Mateusz Morawiecki despliega sobre el poder judicial e insiste en que son contrarias al Derecho de la Unión. En una sentencia emitida este martes, en respuesta a preguntas del Tribunal Regional de Varsovia sobre siete causas penales pendientes, la Alta Corte de Luxemburgo apunta directamente al ministro de Justicia del país, Zbigniew Ziobro, y a las facultades que le otorga la legislación como responsable de un potencial desplome de la imparcialidad.

En su fallo, Luxemburgo cuestiona sin ambages el hecho de que el ministro sea también el fiscal general. Lo que significa que ejerce poder tanto sobre los fiscales como sobre los jueces delegados, algo que puede suscitar dudas justificadas «sobre la imparcialidad de estos jueces». En la práctica tiene la competencia de destituir a los magistrados sin proporcionar una justificación.

Fuente: El Correo (16.11.2021), disponible en <https://www.elcorreo.com/internacional/union-europea/alto-tribunal-europeo-20211116190707-ntrc.html#>. Última consulta: 29.11.2021.

¿Y una futura ampliación de la UE?

La UE congela los sueños de ampliación en los Balcanes

Los 27 se reúnen con los seis aspirantes en Eslovenia sin ningún apetito por nuevas adhesiones pero con el miedo a que el portazo los eche en manos de Rusia, China o Turquía



El presidente español, Pedro Sánchez, junto al primer ministro albanés, Edi Rama. AFP

En mayo de 2018, en la última cumbre presencial entre los jefes de Estado y de Gobierno de la UE y los vecinos de los Balcanes (Serbia, Montenegro, Macedonia, Bosnia y Herzegovina, Albania y Kosovo), el mensaje fue muy claro: **mano tendida pero puerta cerrada**. Buenas palabras, buenos deseos, promesas de cooperación económica y buena proximidad, pero ninguna esperanza sobre una futura nueva ampliación a corto plazo. El mensaje ahora, tres años y medio después, es todavía más claro: la puerta tiene siete candados.

Fuente: El Mundo (05.10.2021), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2021/10/05/615c913efddfff8be8b45bb.html>. Última consulta: 29.11.2021.

ENTREVISTA A ZELJANA ZOVKO

"¿Por qué dejar los Balcanes Occidentales a Turquía, Rusia, China?"

En entrevista con El Confidencial hace un repaso de las perspectivas, los errores y los riesgos que entraña el abandono a esta región considerada el "patio trasero" de la Unión Europea



Zeljana Zovko (European Parliament)

Por María Zornoza. Bruselas | Video: Patricia Seijas

03/10/2021 - 05:00 Actualizado: 04/10/2021 - 10:15



Zeljana Zovko (Bosnia-Herzegovina, 1970) es eurodiputada croata del Partido Popular Europeo. La vicepresidenta de la delegación para las relaciones con Bosnia-Herzegovina y con Kosovo de la Eurocámara lleva la historia reciente de los Balcanes tatuada en su ADN. Es una de las grandes defensoras de la adhesión de los países de los Balcanes Occidentales en la UE. También es muy buena conocedora de España, país al que se refiere con un gran cariño después de su etapa como embajadora en Madrid. En entrevista con El Confidencial hace un repaso de las perspectivas, los errores y los riesgos que entraña el abandono a esta región considerada el **"patio trasero" de la Unión Europea**.

Fuente: El Confidencial (03.10.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2021-10-03/entrevista-parlamento-europeo-balcanes-serbia_3299076/. Última consulta: 12.06.2022.

¿Y una futura ampliación de la UE? ¿Cómo estamos hoy? (18/09/2022)

EL CHOQUE SIN FIN

Las claves del conflicto entre Serbia y Kosovo: ¿otra escalada a las puertas de la UE?

Serbia ha respondido a las medidas fronterizas de Kosovo con barricadas en la frontera. Esta nueva escalada de tensión puede empeorar (todavía más) las relaciones entre los países



Un control de policía en Kupce, Kosovo. Fotos Bytyci / REUTERS

Por M. R.

19/08/2022 - 14:10 Actualizado: 19/08/2022 - 16:04



¡¡¡EXCLUSIVO!!! Artículo solo para suscriptores

Después de la guerra que enfrentó a Serbia con Kosovo a finales de los noventa y la **declaración unilateral de independencia de Kosovo en 2008**, el conflicto no ha dado tregua; lo que hay pocos indicios que lleven a pensar que las relaciones entre ambos países **podrán llegar algún día a normalizarse**. La presión por causas políticas aumenta cada poco tiempo. El primer fin de semana de agosto, la tensión se volvió a disparar con escenas que han hecho temer una nueva escalada de violencia a las puertas de la UE, desatadas esta vez por unas **nuevas normas fronterizas las que han encendido la mecha en la región**. Un encuentro mantenido entre los líderes de Serbia, Aleksandar Vucic, y de Kosovo, Albin Kurti, semanas después del choque con el fin de calmar los ánimos, ha concluido sin ningún avance por el momento. ¿Cuáles son las **claves que explican esta situación?**

Fuente: El Confidencial (19.08.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-08-19/kosovo-coordenadas-escalada-fin-de-semana-serbia_3469874/. Última consulta: 18.09.2022.

Serbia y Kosovo se emplazan a continuar dialogando para rebajar la tensión

Borrell pide «flexibilidad» después del choque provocado por el plan de Pristina de sustituir documentación serbia por otra propia



El primer ministro de Kosovo, Albin Kurti, (izquierda), junto al jefe de la diplomacia europea, Josep Borrell, el representante especial de la UE en los Balcanes, Miroslav Lajcak, (ambos en el centro) y el presidente de Serbia, Alexander Vucic (derecha), este jueves en Bruselas / EP

Fuente: El Norte de Castilla (18.08.2022), disponible en <https://www.elnortedecastilla.es/internacional/europa/serbia-kosovo-emplazan-20220818190948-ntrc.html>. Última consulta: 18.09.2022.

¿Y una futura ampliación de la UE? ¿Cómo estamos hoy? (18/09/2022)

Los serbios renunciarían a la UE a cambio de la no independencia de Kosovo

Según una encuesta, el 75% de los serbios estaría dispuesto a renunciar a una entrada rápida de su país en la Unión Europea si, a cambio, debe aceptarse la separación definitiva de Kosovo



Un hombre pasea frente a un grafiti que reivindica que Kosovo es Serbia. DARKO VOJINOVIC

Fuente: El Mundo (26.08.2022), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2022/08/26/6307420be4d4d8ef078b45c6.html>.
Última consulta: 18.09.2022.

Con la mirada en la UE y el corazón en Rusia: la incómoda neutralidad de Serbia

La relación entre Belgrado y Moscú ha creado inquietud durante décadas en los Balcanes. Al ponerse de perfil en la guerra contra Ucrania, Serbia ha demostrado una vez más que es un lastre para la UE y la OTAN



El presidente de Serbia, Aleksandar Vučić, junto a su homólogo ruso, Vladimir Putin. (EFE/Mikhail Klimentyev)

Por Engjelluqe Morine*

21/03/2022 - 06:00 Actualizado: 21/03/2022 - 07:48



EC EXCLUSIVO: Artículo solo para suscriptores

Serbia no quiere, o no puede, tomar una posición firme contra la invasión rusa de Ucrania. Como candidata a Estado miembro de la UE, Belgrado afirma que respeta la soberanía ucraniana, pero no va más allá. En la nueva realidad geopolítica que ha creado la guerra, no está claro si el Gobierno serbio completará su giro hacia Europa y Occidente o si seguirá poniéndose del lado de Rusia, convirtiendo al país balcánico en un lastre para el proyecto europeo y para la OTAN.

Fuente: El Confidencial (21.03.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-03-21/mirada-ue-corazon-en-rusia-incomoda-neutralidad-serbia_3393937/. Última consulta: 18.09.2022.

¿Y una futura ampliación de la UE? ¿Cómo estamos hoy? (18/09/2022)

Montenegro entra en la incertidumbre política tras la caída del Gobierno

EFE | Belgrado | 20 ago. 2022



Montenegro ha entrado en un período de inestabilidad política tras la caída en la madrugada de este sábado del Gobierno, que no ha podido superar las grandes polarizaciones identitarias en el país para centrarse en las reformas en la vía hacia el ingreso en la Unión Europea.

Fuente: EFE (20.08.2022), disponible en <https://www.efe.com/efe/espana/mundo/montenegro-entra-en-la-incertidumbre-politica-tras-caida-del-gobierno/10001-4869979>. Última consulta: 18.09.2022.

La Iglesia ortodoxa serbia excomulga a Montenegro

El Gobierno de Podgorica nacionaliza bienes del clero y desata fuertes protestas contra una ley frente a la que las autoridades eclesiásticas han contestado ordenando que no se administren sacramento ni al presidente ni a los diputados que la votaron



Ortodoxos serbios marchan contra la ley que nacionaliza los bienes de la Iglesia ortodoxa, en Belgrado. OLIVER BUNIC / AFP

Una mecha ha vuelto a prender en los Balcanes Occidentales, esta vez en los centros de culto, conventos y monasterios de la omnipresente Iglesia ortodoxa serbia, cuyos bienes en Montenegro corren el riesgo de ser nacionalizados en virtud de la Ley de Libertad Religiosa aprobada por el Parlamento de Podgorica a finales de diciembre. La riada de furiosas protestas que ha desencadenado esa ley llegó a finales de año hasta las puertas de la embajada de Montenegro en Belgrado, donde miles de ultranacionalistas serbios se vienen concentrando desde hace semanas para advertir a sus vecinos de que "están sentados sobre fuego". Las protestas se

Fuente: El Mundo (10.02.2020), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2020/02/10/5e403d63fdddff3d748b462c.html>. Última consulta: 18.09.2022.

¿Y una futura ampliación de la UE? ¿Cómo estamos hoy? (18/09/2022)

Bosnia solicita formalmente su entrada en la Unión Europea



FRANCOIS LENOIR / REUTERS

La UE avisa de que deberá hacer un progreso "significativo" en las reformas exigidas para considerar su entrada al bloque

BRUSELAS, 15 Feb. (EUROPA PRESS) -

Bosnia y Herzegovina ha presentado formalmente este lunes su solicitud de entrada en la Unión Europea y ha confiado en que "muy pronto" el país balcánico reciba el estatus de país candidato a entrar en el bloque, que deben acordar los Veintiocho por unanimidad en base a una recomendación de la Comisión Europea.

Fuente: Europa Press (15.02.2016), disponible en <https://www.europapress.es/internacional/noticia-bosnia-solicita-formalmente-entrada-union-europea-20160215133026.html>. Última consulta: 18.09.2022.

TENSIÓN POLÍTICA TRAS LA INVASIÓN RUSA

Rusia advierte a Bosnia de que si se une a la OTAN responderá como en Ucrania

La embajada de EEUU en Bosnia criticó las palabras del diplomático ruso como "peligrosas, irresponsables e inaceptables"



Borrel junto al presidente Zeljko Komšić (c) y el miembro de la presidencia Sefik Džaferović (d). (EFE/Fehim Demir)

Por EFE

18/03/2022 - 10:54 Actualizado: 18/03/2022 - 11:04



El embajador de Rusia en Bosnia Herzegovina, Igor Kalbukhov, advirtió que Moscú se reserva una respuesta en caso de que el país balcánico decida unirse a la OTAN, algo que Sarajevo condenó como una "clara amenaza".

"Si (Bosnia-Herzegovina) decide ser miembro de algo, es una cosa interna. Otra cosa es nuestra reacción. En el ejemplo de Ucrania hemos mostrado lo que esperamos. Si hay amenazas, reaccionaremos", dijo Kalbukhov en una entrevista en la televisión FTV. Según el representante ruso, es Occidente quien supone una amenaza para Bosnia y miente al acusar a Moscú de querer inmiscuirse en asuntos internos del país. "No tenemos ningún plan. Responderemos habiendo analizado la situación estratégica y geopolítica", dijo el embajador, que recordó que el país está dividido sobre la entrada en la Alianza Atlántica.

Fuente: El Confidencial (18.03.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-03-18/rusia-amenaza-bosnia-si-entra-otan-respuesta-moscú_3393842/. Última consulta: 18.09.2022.

¿Y una futura ampliación de la UE? ¿Cómo estamos hoy? (18/09/2022)

Los Veintiocho otorgan a Albania el estatus de país candidato a la adhesión

Bruselas exige a la república balcánica mayor control de la corrupción y el crimen



IGNACIO FARIZA

Bruselas - 24 JUN 2014 - 17:40 CEST



El primer ministro de Albania, Edi Rama, durante la conferencia de prensa ofrecida hoy en Tirana. AP

Los Veintiocho han acordado este martes por unanimidad otorgar a **Albania** el estatus de país candidato a la adhesión a la **Unión Europea (UE)**. A partir de este momento, la república balcánica iniciará unas negociaciones de adhesión que podrían durar varios años, habida cuenta de la intención europea de no seguir engrosando la nómina de Estados miembros, y tendrá que quemar varias etapas antes de integrarse en la Unión. Con una **renta per cápita de 4.000 dólares**, Albania es uno de los más pobres del área de influencia de Bruselas —a gran distancia de los casi 34.000 dólares de media en la UE— y presenta graves deficiencias en materia de control del crimen organizado y de la corrupción.

Fuente: El País (24.06.2014), disponible en https://elpais.com/internacional/2014/06/24/actualidad/1403624949_287594.html. Última consulta: 18.09.2022.

EL FIN DEL PRINCIPIO PARA LOS BALCANES

La UE pone fin al bloqueo y negocia con Albania y Macedonia del Norte su adhesión

La Unión Europea inicia negociaciones con ambos países de los Balcanes Occidentales, terminando así con más de una década de bloqueo, especialmente en el caso de Skopje



Los líderes de Macedonia del Norte, Albania y la Comisión Europea (EFE/Stéphanie Lecocq)

Por Nacho Alarcón. Bruselas

19/07/2022 - 16:04 Actualizado: 19/07/2022 - 16:19



EC EXCLUSIVO Artículo solo para suscriptores

Tras casi dos décadas de espera y unos últimos años tensos por el bloqueo primero de Francia y después de Bulgaria, **la Unión Europea** ha iniciado este martes el inicio de las negociaciones de adhesión con **Macedonia del Norte y Albania**. Se trata de un largo camino en el que ambos países deben completar un total de 35 capítulos, como por ejemplo el quinto, dedicado a contratación pública, o el vigésimo tercero, dedicado a la judicatura y la protección de los derechos fundamentales, algo que puede llevar décadas y **sin ninguna garantía de éxito**.

Fuente: El Confidencial (19.07.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-07-19/la-ue-pone-fin-al-bloqueo-e-inicia-negociaciones-con-albania-y-macedonia-del-norte_3463458/. Última consulta: 18.09.2022.

NEWSLETTER

Recibe el boletín de información

¿De la UE, y de la Eurozona?

Europa da luz verde a Croacia para sumarse al euro en 2023

* *"Es un momento histórico (...). Marcará la integración total de Croacia en la Unión Europea"*



Fuente: El Confidencial (01.06.2022), disponible en <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/11797347/06/22/Croacia-esta-lista-para-sumarse-al-euro-en-2023.html>. Última consulta: 12.06.2022.

“El informe de convergencia adoptado hoy por Bruselas muestra que el país es el único listo para sumarse al euro de entre los aspirantes a hacerlo, ya que **Bulgaria, Suecia, Rumanía, Polonia, Hungría y República Checa no cumplen aún los requisitos.**”

Decidir nuestro futuro geopolítico

En cualquier caso, **la presión de la guerra ha forzado a la UE a tomar una decisión en la saga del Estado de derecho.** Parece que Varsovia recibirá sus fondos previstos en el plan de recuperación, incluso si ignora el veredicto del principal tribunal de la UE y se burla de su insistencia en respetar las normas y valores europeos. Esto dañaría la autoridad tanto de la Corte como de la Comisión. La UE habría perdido la batalla del Estado de derecho en un momento en el que **nunca había estado tan cerca de la victoria.** Y un fallo de estas proporciones tendrá repercusiones más allá de la esfera legal. Políticamente, haría incluso más complicado resolver los otros dos grandes problemas que la UE guarda bajo la alfombra.

Uno de ellos son **las preocupaciones por la política de ampliación** —otrora una historia de éxito que se ha convertido en una fuente de frustración y negación—. La UE ha sido deshonesta en su gestión de las aspiraciones de integración de **países balcánicos como Macedonia del Norte y Albania**, que han sido incapaces de comenzar las negociaciones de acceso a pesar de cumplir los requisitos para ello. Más importante aún: la UE ha sido incapaz de lograr que se desencanten con el proyecto europeo.

Fuente: El Confidencial (11.06.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-06-11/regla-tres-sacado-guerra-de-ucrania-suciedad-europea_3440311/. Última consulta: 12.06.2022.

“Para influir en el nuevo orden global, la UE necesitará un **nuevo compromiso con su política de ampliación** como un proyecto transformador estratégico para la próxima década.”

¿En externo? Agosto del 2021, mes que pasará a la historia...

Europa se queda sola en el mundo: el enésimo 'despertar' de la autonomía estratégica

La salida abrupta de Afganistán, las diferencias con EEUU y la rivalidad global empujan a la UE a asumir protagonismo

Fuente: El Mundo (05.09.2021), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2021/09/05/61336db3fc6c83ff4d8b4580.html>. Última consulta: 29.11.2021.



¿En externo? Afganistán

EL FIN DE UNA ERA

Bienvenido Mr. Talibán: la geopolítica pospandémica pasa por el tablero afgano

La reconquista talibana de Afganistán y el fiasco estadounidense han sacudido el tablero geopolítico de Asia Central, donde Pakistán, China y Rusia tienen mucho que ganar y que perder



Fuente: El Confidencial (19.08.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2021-08-19/geopolitica-taliban-afganistan-pakistan-china-rusia_3239258/. Última consulta: 29.11.2021.

En externo: EE.UU. - ¿Dependencia en seguridad y defensa?

DESENTERRAR LA FUERZA DE REACCIÓN RÁPIDA

Bruselas busca usar el shock de Afganistán para impulsar una fuerza militar de la UE

Borrell impulsa una propuesta de 14 Estados miembros para una fuerza militar conjunta de 5.000 efectivos con el objetivo de hacerla realidad en 2022



Fuerzas especiales belgas durante un ejercicio militar en 2016. (Reuters)

Por Nacho Alarcón. Bruselas

02/09/2021 - 14:15 Actualizado: 02/09/2021 - 15:01



En los días en los que el Gobierno afgano se derrumbaba a gran velocidad, la primera preocupación de **Josep Borrell**, Alto Representante de la Unión para Política Exterior y de Seguridad, era cómo sacar a los colaboradores europeos de un país que iba a caer, 20 años después, en manos de los talibanes. Pero incluso en esos momentos, el exministro de Exteriores español ya estaba sacando conclusiones de lo que para él era un enorme fracaso. Y la principal moraleja, mientras trataba de convencer a la Casa Blanca de que facilitara la entrada de los colaboradores europeos en el aeropuerto de Kabul, era que **la Unión Europea no podía seguir dependiendo únicamente de las fuerzas de seguridad estadounidenses.**

Fuente: El Confidencial (02.09.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2021-09-02/bruselas-busca-usar-el-shock-de-afganistan-para-impulsar-una-fuerza-militar-de-la-ue_3266690/. Última consulta: 29.11.2021.

En externo: Dependencia militar, sí, ¿y ahora qué hacemos?

DIPLOMACIA

EEUU, Reino Unido y Australia sellan una nueva alianza militar frente a China

AUKUS, el pacto entre los tres países, incluye el apoyo al desarrollo de submarinos nucleares por parte de los australianos, con el objetivo de plantar cara a China en el Indopacífico



Joe Biden habla desde la Casa Blanca sobre el pacto de defensa, junto a la conexión telemática de Boris Johnson y Scott Morrison. EFE

Fuente: El Mundo (16.09.2021), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2021/09/15/614267f1e4d4d8696c8b458b.html>. Última consulta: 29.11.2021.

¿Por qué ha molestado más en París que en Pekín el acuerdo EEUU-Aus-UK?

Francia llama a consultas a sus embajadores en EEUU y Australia. Esta decisión responde a la ruptura de un macrocontrato militar, pero también al menosprecio estadounidense



El presidente francés, Emmanuel Macron, durante su visita a Irlanda en agosto. (Getty)

Por Ennio Bonet. París

20/09/2021 - 09:05 Actualizado: 20/09/2021 - 13:40



Una decisión inédita en la historia con un impacto difícil de predecir. El Gobierno francés ha llamado a consultas a sus embajadores en Washington y Camberra, indicó el viernes por la noche el Ministerio de Relaciones Exteriores. Con este gesto fuerte —es la primera vez que se toma en los más de dos siglos de relaciones franco-estadounidenses—, París respondió al anuncio del acuerdo de defensa entre Australia, Estados Unidos y Reino Unido. Este pacto, llamado AUKUS, supuso la pérdida de un macrocontrato militar para la industria armamentística gala, que debía entregar 12 submarinos a los australianos. Fue una "puñalada por la espalda", según el ministro de Exteriores francés, Jean-Yves Le Drian.

Fuente: El Confidencial (20.09.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2021-09-20/aukus-paris-pekín-eeuu-australia-reino-unido_3292233/. Última consulta: 29.11.2021.

En un momento de escalada militar en el Pacífico...

'Sayonara, pacifismo': lejos de Ucrania, Asia también se calienta, y Japón es el nuevo actor

El primer ministro Fumio Kishida reforzará radicalmente las capacidades de defensa del país y multiplicará su presupuesto militar para blindar su imperio contra las amenazas sino-rusas



El primer ministro japonés, Fumio Kishida, durante una rueda de prensa en la reunión del Quad. (EFE/Kiyoshi Ota)

Por Josep Solano. Tokio

26/05/2022 - 05:00 Actualizado: 27/05/2022 - 09:28



Bombarderos estratégicos chinos y rusos con capacidades nucleares sobrevolaron el mar de Japón esta semana durante más de 13 horas.

Mientras tanto, en Tokio se encontraban los líderes del **Quad**, el **Diálogo de Seguridad Cuadrilateral** que reúne a Estados Unidos, India, Australia y Japón, aliados en el Pacífico frente a la amenaza sino-rusa, cuyo ejercicio aéreo calificaron como "provocativo", "inaceptable" y una muestra de que Pekín y Moscú van de la mano mientras Putin prosigue su **Invasión de Ucrania**.

Fuente: El Confidencial (26.05.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-05-26/rivalidad-japon-rusia-defensa-quad_3430660/. Última consulta: 12.06.2022.

China envía 30 aviones de combate a la zona de defensa aérea de Taiwán

Se trata de la segunda mayor incursión de este año



Simulacro las Fuerzas Armadas de Taiwán con misiles. EFE

Una semana después de que el presidente **Joe Biden** dijera abiertamente por primera vez que **Estados Unidos** defenderá a Taiwán en caso de una invasión por parte de China, desde Pekín han sacado a pasear 30 aviones de combate, incluidos 20 cazas, para sobrevolar a zona de defensa aérea (ADIZ) de la isla con un gobierno autónomo pero que China considera una provincia separatista.

Fuente: El Mundo (31.05.2022), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2022/05/31/6295a935fc6c8365078b45b9.html>. Última consulta: 12.06.2022.

En un momento de escalada militar en el Pacífico...

Si Taiwan declara su independencia, China irá a la guerra

Solo 14 naciones en todo el mundo, entre ellas ninguna potencia internacional, ni siquiera EEUU, reconocen la soberanía de la isla



Si Taiwan declara su independencia, China irá a la guerra EL MUNDO

Taiwan tiene su propia Constitución, gobernantes elegidos democráticamente y 300.000 soldados activos en sus fuerzas armadas. De facto, funciona como un país completamente independiente. China considera a esta isla con 23 millones de habitantes una provincia separatista, pero los tentáculos de Pekín no tienen poder real dentro del Ejecutivo taiwanés, dirigido por la presidenta Tsai Ing-wen, de corte independentista, que lleva en el cargo desde 2016 y que siempre se ha opuesto a la vieja propuesta del vecino de arriba: la fórmula de "un país, dos sistemas", el formato que se

Fuente: El Mundo (11.06.2022), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2022/06/11/62a46db6fc6c8347708b45e8.html>. Última consulta: 12.06.2022.

Joe Biden dice que Estados Unidos defenderá a Taiwan en caso de ataque

Es la primera vez que un presidente de EEUU se posiciona tan abiertamente en la defensa de la isla con un gobierno autónomo que China considera una provincia separatista.



El presidente de EEUU, Joe Biden, en Tokio. NICOLAS DATICHE EFE

Joe Biden aterrizó el domingo en Japón para lanzar un nuevo pacto comercial con sus socios en Asia que pueda contrarrestar la expansión de China en la región del Indo-Pacífico. Ese era el pilar central de una gira que llevó el viernes a Biden a Seúl y ahora hasta Tokio. Sin embargo, unos inesperados comentarios que el presidente estadounidense soltó este lunes durante una comparecencia

Fuente: El Mundo (23.05.2022), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2022/05/23/628b3a1ae4d4d8f24e8b45b1.html>. Última consulta: 12.06.2022.

En un momento de escalada militar en el Pacífico...

China dispara la tensión y ensaya la invasión de Taiwán

El Ejército de Pekín traspasa la línea media del estrecho de Formosa y deja bloqueada la isla, que despliega patrullas aéreas y navales.

NOTICIA ACTUALIZADA 7/8/2022 A LAS 05:00
IVIA UGALDE (COLPISA). MADRID



Reacción al simulacro de fuego mal de China en Taiwán.

| RITCHIE B. TONGO

Los tambores de guerra sonaron este sábado con más fuerza que nunca en el estrecho de Formosa después de que el Ejército chino violara la soberanía de **Taiwán** para ensayar paso a paso cómo invadirla. El simulacro llevado a cabo en el tercer y

Fuente: El Mundo (11.06.2022), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2022/06/11/62a46db6fc6c8347708b45e8.html>. Última consulta: 12.06.2022.

EUROPEAN COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS

Europa, es tu momento: por qué la UE debe desafiar las acciones de China en Taiwán

Varios gobiernos de la UE han demostrado su apoyo a Taiwán, y esta puede ser la oportunidad de que demuestren su determinación contra la fuerza coercitiva de China



Nancy Pelosi, con la presidenta de Taiwán, Tsai Ing-wen, en Taipéi. (Reuters)

Por Janka Oertel*

08/08/2022 - 05:00 Actualizado: 08/08/2022 - 11:01



La presidenta de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, Nancy Pelosi, **acaba de finalizar su visita a Taiwán**. Estaba de gira por los países del Indo-Pacífico, visitando a los amigos y aliados de Washington en la región más importante para el crecimiento global y participando en el teatro decisivo de la intensificación de la **confrontación entre Estados Unidos y China**. El viaje se encontró con un feroz rechazo de Pekín, ya que **los líderes chinos reclaman la soberanía sobre la isla** y no han dejado dudas sobre su deseo de obtener el control de lo que consideran una provincia renegada. Si el Partido Comunista chino lograra este objetivo, una de las **democracias económicamente más dinámicas y progresistas de Asia quedaría bajo su dominio** y, como declaró recientemente el embajador de China en Francia, "después de la reunificación vendrá la reeducación".

Fuente: El Confidencial (08.08.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-08-08/momento-europa-ue-desafiar-acciones-china-taiwan_3472281/. Última consulta: 18.09.2022.

En un momento de escalada militar en el Pacífico...

EEUU construye el submarino nuclear más avanzado y letal de la historia

Comienza la construcción del nuevo submarino de ataque de los EEUU: la clase Columbia será el submarino más avanzado y sigiloso del planeta cuando esté operativo en 2030



Rendimiento 3D del nuevo submarino de la clase Columbia. (General Dynamics)

Por Jesús Díaz

09/06/2022 - 12:25 Actualizado: 12/06/2022 - 10:59



El Pentágono acaba de **comenzar la construcción** del **submarino nuclear más avanzado, sigiloso y letal de la historia**: el Distrito de Columbia, un arma del futuro con un nombre que no inspira el terror que debería y que reemplazará a los actuales submarinos de ataque con armas nucleares de la clase Ohio.

Fuente: El Confidencial (09.06.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2022-06-09/submarino-nuclear-eeuu-pentagono-icbm_3438726/. Última consulta: 12.06.2022.

China se hace con la mayor reserva de uranio para armas y centrales nucleares

Científicos chinos afirman haber encontrado un gigantesco yacimiento de uranio a una profundidad que se pensaba 'imposible', multiplicando por diez sus reservas estratégicas



Mina de uranio en Australia.

Por Jesús Díaz

30/05/2022 - 14:56 Actualizado: 06/06/2022 - 19:29



Un equipo de geólogos chinos ha descubierto uno de los yacimientos de uranio más grandes del planeta, **multiplicando por 10 su reserva estratégica** y convirtiéndose, según su autoridad nuclear, en la primera potencia del mundo. "Este proyecto líder en el mundo es un avance radical para nuestro país", declaró la agencia china en un anuncio la semana pasada.

Fuente: El Confidencial (30.05.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2022-05-30/china-uranio-deposito-australia-eeuu_3433237/. Última consulta: 12.06.2022.

En un momento de escalada militar en el Pacífico...

EEUU y Corea del Sur lanzan ocho misiles hacia Corea del Norte

Corea del Norte ha realizado en lo que va de año un número récord de 18 lanzamientos de misiles, el más reciente el de la víspera



EEUU y Corea del Sur lanzan ocho misiles hacia Corea del Norte EL MUNDO

Menos de 24 horas después de que Corea del Norte realizara su decimoctava prueba con misiles en lo que llevamos de años, su vecina Corea del Sur y Estados Unidos han ejecutado una demostración de fuerza conjunta lanzando por sorpresa ocho misiles balísticos hacia el mar de Japón. Ha sido la

Fuente: El Mundo (06.06.2022), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2022/06/06/629d47b5fc6c83ac148b4579.html>. Última consulta: 12.06.2022.

PARA DEFENDERSE DE LA INVASIÓN RUSA

Los líderes de la UE respaldan un reabastecimiento militar conjunto urgente

Los jefes de Estado y de Gobierno comunitarios piden que el Consejo de la UE estudie, "con carácter de urgencia, medidas para coordinar las necesidades de adquisición de defensa a muy corto plazo"



El alto representante de la UE para Asuntos Exteriores, Josep Borrell. (EFE/EPA/Stephanie Lecocq)

“Los jefes de Estado y de Gobierno comunitarios aprobaron unas conclusiones en su segundo día de cumbre extraordinaria en Bruselas en las que reconocen que **“la guerra de agresión rusa contra Ucrania ha provocado un cambio importante en el entorno estratégico de la Unión Europea”** y ha puesto de manifiesto la **necesidad de una UE “más fuerte y capaz en el ámbito de la seguridad y la defensa”** (...) Destacan las **carencias en inversión en defensa militar** y se proponen recomendaciones para reforzar la base industrial y tecnológica europea (...) Especialmente teniendo en cuenta el papel las pymes.”

Fuente: El Confidencial (31.05.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-05-31/los-lideres-de-la-ue-respaldan-un-reabastecimiento-militar-conjunto-urgente_3434267/. Última consulta: 12.06.2022.

En externo: EE.UU., China y Asia - ¿Dependencia tecnológica?

La UE busca impulsar la producción de microchips frente a China y EEUU

FRANCISCO R. CHECA Bruselas 16 SEP. 2021 - 00:07



La presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen. EFE

Von der Leyen anuncia una ley comunitaria de microchips ante la escasez de semiconductores y para reducir la dependencia tecnológica frente a los dos gigantes.

Fuente: Expansión (16.09.2021), disponible en <https://www.expansion.com/economia/2021/09/16/614245ad468aebb82e8b45fc.html>. Última consulta: 29.11.2021.

Fuente: El Comercio (18.11.2021), disponible en

<https://www.elcomercio.es/economia/bruselas-contrataca-asia-ayudas-publicas-chips-20211119222103-nt.html>. Última consulta: 29.11.2021.

Bruselas contraataca a Asia con ayudas públicas masivas a la fabricación de chips

La Comisión se prepara para aprobar un plan de subvenciones a empresas punteras con el que tener autonomía tecnológica



Línea de producción de una factoría de automóviles. / RAFA GUTIÉRREZ

En externo: EE.UU., China y Asia - ¿Dependencia tecnológica?

La crisis de demanda y de los microchips hunde la producción automovilística española

La crisis de demanda y de los microchips hunde la producción automovilística española en los diez primeros meses de 2021 hasta llevarla a cifras inferiores a las que dejó la pandemia en 2020.

Martes, 23/11/2021



Las exportaciones de vehículos fabricados en España también se han contraído un 1,6% anual entre enero y octubre.

Fuente: Cadena de Suministro (23.11.2021), disponible en <https://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-crisis-de-demanda-y-de-los-microchips-hunde-la-produccion-automovilistica-espanola/>. Última consulta: 29.11.2021.

En un momento en el que las materias primas están disparadas

Goldman Sachs espera fuertes alzas en las materias primas por el aumento de demanda post-pandemia

* Todos los mercados tienen déficit de oferta, salvo el cacao y el zinc



Fuente: El Economista (02.03.2021), disponible en <https://www.eleconomista.es/mercados-cotizaciones/noticias/11081027/03/21/Goldman-Sachs-espera-fuertes-alzas-en-las-materias-primas-por-el-aumento-de-demanda-postpandemia.html>. Última consulta: 29.11.2021.

"Qué materias primas ya han tocado techo" (12/11/2021)

Fuente: El Economista. Leer noticia [aquí](#)

"El precio del litio pone en riesgo la transición energética y la movilidad eléctrica" (18/10/2021)

Fuente: Logística Profesional. Leer noticia [aquí](#)

"El algodón duplica su precio y ahoga al sector textil" (16/10/2021)

Fuente: El Economista. Leer noticia [aquí](#)

"El aumento de los precios de las materias primas obliga a paralizar y cancelar obras" (15/10/2021)

Fuente: Cadena de Suministro. Leer noticia [aquí](#)

"El golpe fantasma a las empresas solares: el silicio sube un 300%" (06/10/2021)

Fuente: El Economista. Leer noticia [aquí](#)

"El silicio sube un 300% y enciende las alarmas del sector del automóvil hasta el 'tech'" (01/10/2021)

Fuente: El Confidencial. Leer noticia [aquí](#)

"El excesivo precio del cobre está destruyendo la demanda: los fabricantes de aires acondicionados se están pasando al aluminio" (11/09/2021)

Fuente: El Economista. Leer noticia [aquí](#)

"El golpe de estado en Guinea-Conakry hace saltar las alarmas en el mercado de aluminio" (06/09/2021)

Fuente: El Economista. Leer noticia [aquí](#)

"Casi todas las materias primas cotizan todavía por debajo de hace una década" (25/08/2021)

Fuente: El Economista. Leer noticia [aquí](#)

"El alto precio y escasez de materias primas ralentiza la obra pública" (17/08/2021)

Fuente: El Economista. Leer noticia [aquí](#)

Fuente: INCOTRANS Noticias (12.11.2021), disponible en <https://incotrans.es/es/noticias/goldman-sachs-espera-fuertes-alzas-en-las-materias-primas-por-el-aumento-de-demanda-post-pandemia--materias-primas--3388/>. Última consulta: 29.11.2021.

Por ejemplo, el petróleo

Las refinerías no dan abasto: la crisis del petróleo es solo la punta del iceberg de la amenazante escasez de combustible

- * *El covid y la transición energética obstaculizaron la inversión de las refinerías*
- * *La capacidad de refino se ha reducido por primera vez en más de 30 años*
- * *AIE: "En verano habrá cuellos de botella con el diésel y la gasolina en Europa"*



Una refinería en la ciudad holandesa de Rotterdam. Foto de iStock

"El precio de la gasolina, el diésel o el queroseno se encuentra en máximos históricos en buena parte del mundo.

De modo que todos los ojos están puestos en los grandes exportadores de petróleo. Los consumidores y los países importadores esperan, ansiosos, una decisión de la OPEP que alivie el mercado de crudo (más producción) y dé un respiro al ya perforado bolsillo de los consumidores. Sin embargo, esta vez el cártel del petróleo y sus aliados no tienen la solución total al problema. La dificultad es mucho más amplia."

Fuente: El Economista (09.06.2022), disponible en <https://www.economista.es/economia/noticias/11809797/06/22/Las-refinerias-no-dan-abasto-la-crisis-del-petroleo-es-solo-la-punta-del-iceberg-de-la-amenazante-escasez-de-combustible.html>. Última consulta: 12.06.2022.

En externo: Dependencia tecnológica, sí, ¿y ahora qué hacemos?

Europa necesita cambiar el chip: la tecnología es geopolítica

El cambio tecnológico ya está teniendo efectos de enorme alcance en el equilibrio de poder internacional. Si la UE quiere convertirse en un verdadero actor geopolítico,



Conferencia sobre Internet en Pekín, China. (Reuters)

Por Ulrike Franke*
09/08/2021 - 05:00



La **Unión Europea** ha estado ajetreada últimamente. Acaba de desvelar los **primeros planes a nivel mundial** para regular la inteligencia artificial, un esfuerzo que ha recibido mucha atención dentro y fuera del país. También está la Ley de Servicios Digitales, la Ley de Mercados Digitales, la Década Digital, la Estrategia de Ciberseguridad, y mucho más. Está claro que la UE está reforzando su autodeclarado papel de **superpotencia reguladora**, estrenado con el Reglamento General de Protección de Datos (RGPD).

La regulación de la tecnología es importante, y probablemente **más de lo que muchos europeos creen**. Pero la UE, a pesar de todo su trabajo pionero en materia de regulación, no parece haber captado del todo la importancia geopolítica de la tecnología. Y lo que es más sorprendente, aunque en **Bruselas** se han producido algunos movimientos al respecto, la mayoría de los Estados miembros de la UE **apenas han empezado a reflexionar** sobre la cuestión.

Fuente: El Confidencial (09.08.2021),
disponible en
https://www.elconfidencial.com/mundo/ropa/2021-08-09/tecnologia-geopolitica-union-europea-5g-china_3220820/. Última
consulta: 29.11.2021.

En externo: En un momento crucial...

SEGÚN LA UNIVERSIDAD DE STANFORD

China se come a EEUU en la mayor batalla tecnológica de la historia

China ha adelantado a Estados Unidos en la carrera de la inteligencia artificial, la clave para la aceleración del desarrollo tecnológico en todas las industrias y disciplinas científicas



Hua Zhibing no es una alumna real sino el primer universitario que es una inteligencia artificial (Hua Zhibing)

Fuente: El Confidencial (12.08.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2021-08-12/china-eeuu-inteligencia-artificial_3227780/. Última consulta: 29.11.2021.

En externo: En un momento crucial...

China está adelantando a EEUU en la tecnología militar que lo va a cambiar todo

Dos nuevos informes analizan al detalle las capacidades de China en el **desarrollo de inteligencia artificial aplicada a defensa**. Los resultados son demoledores y preocupantes para EEUU



Submarinos no tripulados WR312. (PLAN)

Fuente: El Confidencial (14.11.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2021-11-14/eeuu-china-inteligencia-artificial-tecnologia-militar_3323119/. Última consulta: 29.11.2021.

En externo: Dependencia tecnológica, ¿continuará?

'BURBUJA EUROPEA'

Margrethe Vestager mantiene la puerta cerrada a los gigantes europeos

La vicepresidenta de la Comisión no cede ante la presión de Francia y Alemania para la creación de gigantes europeos en la revisión de la guía de la competencia del Ejecutivo



Margrethe Vestager. (EFE/Olivier Hoslet)

Por Nacho Alarcón

18/11/2021 - 12:12 Actualizado: 18/11/2021 - 12:27



En febrero de 2019 hubo un terremoto en Bruselas que se sintió en toda Europa. Margrethe Vestager, entonces comisaria de Competencia desde 2014 y ya una estrella consolidada en la llamada "burbuja europea", vetó la megafusión ferroviaria entre Siemens y Alstom para crear un gigante europeo. El cabreo en París y Berlín fue mayúsculo y abrió la puerta a meses de muchas tensiones entre la comisaria europea y los gobiernos francés y alemán.

Cuando la alemana Ursula von der Leyen, nombrada ya presidenta de la Comisión Europea, permitió que una Vestager convertida en vicepresidenta ejecutiva mantuviera la cartera de Competencia, muchos dieron por hecho que el precio que tendría que pagar la danesa sería ceder en su oposición a la aparición de gigantes europeos. Pero este jueves Vestager ha despejado dudas publicando una comunicación sobre una política de competencia adaptada a los nuevos tiempos y a la transición ecológica y digital: **no hay relajación de las normas para la creación de gigantes europeos.**

Fuente: El Confidencial (18.11.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/economia/2021-11-18/vestager-puerta-cerrada-europa-comision_3326496/.

Última consulta: 29.11.2021.

Visión estratégica en sectores “clave” en un entorno global

Las ambiciones geopolíticas de la UE necesitan una estrategia industrial

La UE necesitará algo más que el libre mercado para mejorar su poder económico global, especialmente cuando otras potencias se benefician de intervenciones políticas en la economía.



Reunión informal de ministros de defensa de la UE en Lisboa. (EFE)

Por Hannes Swoboda*

31/05/2021 - 05:00



Los planes de la Comisión Europea de convertirse en una “comisión geopolítica” continúan sin estar definidos. No queda claro qué estrategias o mecanismos tenía en mente **Ursula Von der Leyen** cuando presentó esa visión durante uno de sus primeros discursos como presidenta electa, en 2019. Como ex ministra de Defensa, puede que considerara importante la capacidad militar, pero dado que la mayor fortaleza de la Unión Europea es su economía, **la Comisión necesita desarrollar una estrategia industrial si quiere cumplir sus ambiciones geopolíticas.**

Durante mucho tiempo han existido importantes deficiencias en el desarrollo industrial de la UE. El bloque incumplió uno de los objetivos clave que estableció en el año 2000 a través de la Estrategia de Lisboa: convertirse en “**la economía más competitiva y dinámica del mundo**, capaz de lograr un crecimiento económico sostenible, mejores empleos y una mayor cohesión social”. Incluso antes de que la crisis financiera de 2008 dañara gravemente la economía europea, estaba claro que el bloque no alcanzaría este objetivo.

Fuente: El Confidencial (31.05.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2021-05-31/las-ambiciones-geopoliticas-de-la-ue-necesitan-una-estrategia-industrial_3105147/. Última consulta: 29.11.2021.

En externo: Turquía - ¿Dependencia en inmigración?

CON UN PIE EN KABUL Y UN MURO EN CASA

Turquía pide cartas para sentarse a la mesa geopolítica del avispero afgano

El presidente Recep Tayyip Erdogan se ha asegurado una buena posición a la hora de lidiar con el nuevo Gobierno talibán; a su vez, se ha protegido ante la posible llegada de refugiados



El presidente turco, Recep Tayyip Erdogan. (Reuters)

Por Albert Naya. Estambul

14/09/2021 - 20:11 Actualizado: 14/09/2021 - 23:00



Turquía observa atentamente los acontecimientos que siguen desangrando a la malograda población afgana. El avance talibán por todo el país y la arremetida final dentro de la capital, Kabul, no cogieron de imprevisto a un **Recep Tayyip Erdogan**, presidente turco, que ya tenía a los talibanes al otro lado del teléfono. Desde que Kabul cayó en manos del grupo ahora comandado por **Hibatullah Akhundzada**, los despachos de Ankara han sido un hervidero. Y, mientras Turquía busca poner un pie en el país asiático, Occidente se pregunta qué será de los miles de refugiados afganos que la guerra ha escupido de sus hogares. Pero Erdogan ha sido claro respecto a esa preocupación: **"Turquía no tiene ninguna obligación de ser un paraíso seguro para los refugiados afganos"**. De hecho, esas declaraciones concuerdan perfectamente con lo que ocurre en la frontera turca.

Fuente: El Confidencial (14.09.2021),
disponible en

https://www.elconfidencial.com/mundo/2021-09-14/turquia-con-un-pie-en-afganistan-y-un-muro-para-prevenir-a-los-refugiados_3278914/

Última consulta: 29.11.2021.

En externo: Turquía - ¿Y en la OTAN?

TRAS EL BLOQUEO INICIAL

¿Cuál es el precio de Erdogan? Las cartas de la OTAN para levantar el veto a Finlandia y Suecia

Ankara ha rechazado abrir las conversaciones para que Finlandia y Suecia accedan a la OTAN. Su objetivo es obtener concesiones a cambio



Recep Tayyip Erdogan, presidente

Por Nacho Alarcón

20/05/2022 - 05:00



EC EXCLUSIVO Artículo sólo para suscriptores

Veintinueve de los treinta socios de la OTAN apoyan la entrada de Finlandia y Suecia en la Alianza. **Solo uno se opone por el momento**, pero eso es suficiente. Pocos minutos después de que ambos países nórdicos entregaran en el cuartel general de la organización en Bruselas su solicitud para ingresar en el club este miércoles, los embajadores se reunieron y chocaron con el veto turco. No ha sido una sorpresa para el resto de socios porque Ankara ya había mostrado sus reservas poco después de que Helsinki y Estocolmo expresaran su voluntad de entrar en la Alianza.

Fuente: El Confidencial (20.05.2022),
disponible en

https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2022-05-20/cual-es-el-precio-de-erdogan-la-otan-busca-levantar-el-veto-a-finlandia-y-suecia_3427546/. Última consulta: 12.06.2022.

Siendo el papel de Turquía clave en muchas cuestiones...

¿Es Turquía un país occidental? El ambiguo papel de un país de la OTAN amigo de Putin

En los noventa, Turquía veía en un horizonte próximo su entrada en la Unión Europea. En este video explicativo, te contaremos por qué no ha sido así



Por Iñigo Europe | EC Video
17/06/2022 - 12:35



Fuente: El Confidencial (17.06.2022), disponible en

https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2022-06-17/turquia-aliado-otan-amigo-putin-europa_3442280/. Última consulta: 18.09.2022.

Turquía siempre ha sido parte de la ecuación europea. Para un ciudadano turco, la entrada en la Unión Europea significa avances económicos y democracia. En los años 90, Turquía veía en un horizonte próximo su entrada en la Unión Europea. En este video explicativo te contaremos por qué no ha sido así.

Alemania y Francia, tras la ampliación de la UE a los países del ex bloque soviético, empezaron a dudar de que Turquía fuera un candidato adecuado. Demasiado grande y demasiado incómodo, por las tendencias autoritarias de su democracia. Y la llegada de Recep Tayyip Erdoğan, al poder desde 2003, ha sido marcada por la desilusión con la promesa europea y por un cambio en el posicionamiento internacional de Turquía.

Fuente: El Mundo (19.07.2022), disponible en

<https://www.elmundo.es/internacional/2022/07/19/62d6e84d21efa029468b4585.html>. Última consulta: 18.09.2022.

Erdogan anuncia ataques a Siria sin los apoyos de Rusia e Irán

El presidente ruso viaja a Teherán en una rara visita al exterior en plena guerra



Recep Tayyip Erdoğan (i) y Vladimir Putin (d), reunidos en Teherán el 19 de julio de 2022. MUSTAFA KAMACI/AFP

La República Islámica no quiere más ataques turcos a su protegido. No es que hasta la fecha Irán estuviera a favor, sino que esta vez ha sido el mismo Líder Supremo, **Ali Jamenei**, quien ha expresado su parecer directamente al presidente turco **Recep Tayyip Erdoğan**, en un cara a cara previo a la **cumbre tripartita sobre Siria** programada para este martes. La otra palabra la tiene Vladimir Putin, segundo puntal del Gobierno sirio, quien ha aterrizado en Teherán en una rara visita al exterior en plena guerra de Ucrania.

Incluso amenazando a un Estado Miembro de la UE...

AMENAZAS DE ANKARA A ATENAS

Marejadilla en el Egeo: la guerra de Turquía y Grecia entra en la campaña electoral de Erdogan

Tras intentar lanzar una nueva operación en Siria este verano, pero no recibir el visto bueno de Putin, Erdogan ha dirigido su artillería verbal contra Grecia, amenazando con una invasión "cualquier noche, de repente"



Erdogan observa un barco perforador turco en el Mediterráneo (EFE)

Por Ilya U. Topper. Estambul

18/09/2022 - 05:00



EC EXCLUSIVO Artículo sólo para suscriptores

Estado de la mar en el Egeo: marejadilla. No, no llega a marejada y mucho menos a mar gruesa. Esas advertencias repetidas día sí, día también, de que **Turquía Invadirá Grecia** el día menos pensado no son más que espuma. La sangre no llegará a la arena.

Fuente: El Confidencial (18.09.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-09-18/marejadilla-en-el-egeo-la-guerra-de-turquia-y-grecia-entra-en-la-campana-electoral-de-erdogan_3492140/. Última consulta: 18.09.2022.

En externo: Bielorrusia - ¿Dependencia en inmigración?

BIELORRUSIA

Lukashenko, el 'nuevo Erdogan' que chantajea a la UE

El líder bielorruso usa a los refugiados afganos como arma arrojadiza para presionar a Europa por las sanciones sufridas



Fuente: El Mundo (02.09.2021), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2021/09/02/612e3b44fc6c83bc438b46ac.html>.
Última consulta: 29.11.2021.

Polonia recurre a cañones de agua para contener a los inmigrantes

Concentrados en tierra de nadie, los 'sin papeles' atacan con granadas de aturdimiento a las fuerzas de seguridad de Varsovia



Las fuerzas de seguridad polacas dispersan con cañones de agua a los inmigrantes que les atacan desde territorio bielorruso, que esperan para saltar las vallas. / AFP/VIDEO: ATLAS

AGENCIAS

Martes, 16 noviembre 2021, 19:50



La tragedia ronda la frontera entre Polonia y Bielorrusia. Hasta ahora once personas han muerto en diferentes circunstancias, todas ellas emigrantes. Al parecer, ninguno de los fallecimientos fue motivado por actos violentos, pero el incremento de la tensión presagia malos augurios.

Fuente: El Correo (16.11.2021), disponible en <https://www.elcorreo.com/internacional/polonia-recurre-canones-20211116194349-ntrc.html>. Última consulta: 29.11.2021.

En externo: Bielorrusia... y Rusia

Polonia y Lituania piden ayuda ante "el mayor intento de desestabilizar a la UE en 30 años"

El primer ministro polaco dice que la crisis es "una guerra híbrida que Lukashenko, con el apoyo de Putin, ha declarado a la Unión Europea"



La primera ministra de Lituania, Ingrida Simonyte (derecha), y el primer ministro de Polonia, Mateusz Morawiecki (izda). AFP

Polonia y Lituania unieron hoy sus voces para alertar de que sigue la presión de Bielorrusia introduciendo migrantes en sus fronteras. Los líderes de ambas naciones se reunieron en Vilna, la capital de Lituania. Allí la primera ministra de esta

Fuente: El Mundo (21.11.2021), disponible en <https://www.elmundo.es/internacional/2021/11/21/619a1c8fe4d4d847518b456d.html>. Última consulta: 29.11.2021.

Rusia y Bielorrusia aumentan su desafío con unas maniobras en la frontera polaca

Las tropas conjuntas se despliegan a veinte kilómetros de la valla donde Varsovia intenta detener la entrada masiva de inmigrantes



Soldados en la frontera entre Polonia y Bielorrusia. / EFE

Fuente: El Comercio (12.11.2021), disponible en <https://www.elcomercio.es/internacional/union-europea/rusia-bielorrusia-realizan-20211112155250-ntrc.html>. Última consulta: 29.11.2021.

En externo: Bielorrusia... y Rusia, y Ucrania...

LA TELARAÑA DEL KREMLIN

La propaganda bielorrusa distrae del refuerzo militar ruso en Ucrania, según la UE

En Bruselas no solo se cree que Lukashenko ha orquestado el movimiento migratorio hacia la frontera polaca, si no que puede ser una cortina de humo que tape a Rusia en Ucrania



Belarusian president alexander lukashenko meets with migrants at the 'bruzgi' tic at the belarusian-polish border

Por EFE

27/11/2021 - 05:00



La Unión Europea (UE) cree que la desinformación que llega sobre [la crisis en la frontera con Bielorrusia](#), donde acusa al régimen de Alexandr Lukashenko de **utilizar a migrantes para ejercer presión política**, podría buscar distraer del refuerzo militar que Rusia lleva a cabo en la frontera con Ucrania. "Lo que ocurre en la situación de la frontera entre Bielorrusia y la UE es un medio también para distraer un poco la atención de lo que podría estar pasando **en la frontera con Ucrania**", indicaron este viernes fuentes comunitarias, analizando la desinformación que afirman llevan a cabo medios de comunicación prorrusos.

Fuente: El Confidencial (27.11.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2021-11-27/frontera-bielorrusia-polonia-desinformacion-ucrania_3332035/. Última consulta: 29.11.2021.

Fuente: El Mundo (26.11.2021), disponible en

<https://www.elmundo.es/internacional/2021/11/26/61a0d6cafddff51b28b458b.html>.

Última consulta: 29.11.2021.

Zelensky denuncia que representantes rusos y un oligarca ucraniano preparan un golpe de Estado contra él

Asegura tener grabaciones en las que representantes rusos y un multimillonario ucraniano discuten la conspiración, planeada para el 1 de diciembre



El presidente ucraniano, Volodimir Zelensky, este viernes en Kiev. EFE

El presidente de Ucrania, Volodimir Zelensky, asegura que tiene información sobre la preparación de un intento de golpe de Estado en Ucrania. El golpe debía estar listo para el **1 de diciembre**.

En externo: Ucrania

Biden enfada a Zelenski al decir que ignoró su aviso de la invasión

El Gobierno de Ucrania considera «absurdo» que le culpen «si los países clave no han logrado prevenir los apetitos militaristas» de Moscú



Ursula von der Leyen y Volodimir Zelenski, este sábado en Kiev.

Fuente: El Correo (12.06.2022), disponible en <https://www.elcorreo.com/internacional/biden-enfada-zelenski-20220611231723-ntrc.html>. Última consulta: 12.06.2022.

CRÓNICA DE UNA INVASIÓN ANUNCIADA

Los que sí predijeron la invasión de Ucrania

No hacía falta que Putin se comparara con Pedro el Grande, ya había voces que advertían que esto iba a pasar. Estas fueron sus predicciones, desde el realismo de Mearsheimer y Kissinger a la izquierda de Chomsky



Fuente: El Confidencial (12.06.2022), disponible en

https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-06-12/guerra-rusia-ucrania-predicciones-acertadas-invasion_3440553/. Última consulta: 12.06.2022.

“Siendo justos, hay que decir que en enero y febrero las cartas ya estaban repartidas, la Casa Blanca alertaba sobre la inminencia del ataque y la cuestión se redujo, cada vez más, a un simple cálculo de posibilidades. Pero, si abrimos el marco temporal unos ocho años, hasta la anexión de Crimea y el inicio de la guerra del Donbás, vemos que también abundan los vaticinios bélicos desde varias dimensiones. Una de esas dimensiones es la del llamado "realismo". **Los pensadores realistas consideran que los estados, si quieren mantener o expandir su poder, están sujetos a determinadas leyes de la geopolítica.** Una serie de parámetros estratégicos que pesan más que las consideraciones morales y que, en el caso de Rusia y Ucrania, habrían sido quebrantados por la ceguera de Estados Unidos y sus aliados.”

En externo: Ucrania – Rusia – China / India – EE.UU. – UE

Solo es la esquina de un retrato económico más amplio y complejo. A medida que transcurran los meses, Rusia, técnicamente incapaz de acceder a numerosos productos occidentales, experimentará **escasez en sectores clave como el de la tecnología militar**. Distintas estimaciones calculan que **su PIB se reducirá entre un 8% y un 10% este año**.

¿Qué apoyos le quedan a Rusia?

Sin embargo, al desacople forzoso de los mercados occidentales le sigue un **acople cada vez mayor con los mercados de otras latitudes**. **China ha aumentado un 50% las importaciones de gas y petróleo rusos, y la India, uno de los principales compradores de armas rusas, ha cuadruplicado la adquisición de petróleo**. Así que el continente asiático **se ha convertido en el mayor consumidor mundial de crudo ruso**.

Si bien intercambiar mercados, **como en el caso del gas**, puede llevar años por requerir fuertes inversiones en infraestructuras, **Rusia confía en tener suficientes alternativas al dinero europeo**. Un vistazo a los países que denuncian o guardan silencio frente a la agresión a Ucrania da una idea de los equilibrios y las posibilidades rusas de acudir a otros caladeros.

La retórica de ilustrar la oposición a Rusia como una conflagración entre la democracia y el autoritarismo, pese a la evidencia de tratarse de una dictadura atacando a una democracia parlamentaria, no es del todo exacta. **Sistemas democráticos como la India, Sudáfrica, Indonesia, Brasil o México han evitado sancionar o condenar la invasión de Ucrania**. Y suman mucha más población que EEUU y la Unión Europea. Es en ellos en quienes Rusia puede apoyarse diplomáticamente para sortear los castigos impuestos por EEUU y la UE.

Fuente: El Confidencial (03.06.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-06-03/guerra-ucrania-siete-preguntas-situacion-cien-dias-conflicto_3435759/. Última consulta: 12.06.2022.

Carlos Polanco Sobrín: "Stefano Sannino, secretario general del Servicio Europeo de Acción Exterior de la **#UniónEuropea** (SEAE) ha asegurado este miércoles, en el III Foro Internacional Expansión, que el conflicto entre **#Rusia** y **#Ucrania** está propiciando un "acercamiento" entre el país presidido por Vladimir Putin y **#China**. "Aunque es más económico que político", según ha admitido Sannino, Rusia está estrechando lazos con el país que supone el "mayor desafío" **#geopolítico** actual: "China tiene una visión alternativa de la **#gobernanza #global**". **#unioneuropea #europeanunion #relacionesinternacionales #internationalrelations #geopolitics #incotrans_ibas**



Stefano Sannino (UE): "Con la guerra de Ucrania, Rusia se está acercando a China"

Fuente: Expansión (08.06.2022), disponible en <https://www.expansion.com/foro-economico-internacional/2022/06/08/62a0b6f0e5fdea8d6b8b465f.html>. Última consulta: 12.06.2022.

En externo: Ucrania – Rusia – China / India – EE.UU. – UE

EL GIRO EN EL ORDEN INTERNACIONAL

Lo que hay más allá de la guerra de Ucrania

La cumbre de la Organización de Cooperación de Shanghái es una demostración de cómo el mundo global está transformándose. La invasión de Ucrania es un detonante, pero el telón de fondo es mucho más extenso



Vladimir Putin y Xi Jinping en Samarcanda el pasado viernes. (EFE/Sergel Bobylev)

La guerra de Ucrania mantiene la atención europea y anglosajona, y es lógico que así sea por sus enormes repercusiones. Pero más allá de cuándo y cómo termine la guerra, el desplazamiento del eje internacional que se está produciendo es **muy difícil de revertir incluso en el hipotético caso en que Rusia perdiera el conflicto.** El proceso desglobalizador ha comenzado porque la potencia que está al fondo es China, no Rusia, y lo que se ha lanzado, desde antes de la invasión, es una competición estratégica, una suerte de nueva guerra fría entre Washington y Pekín.

Hay que considerar al menos tres movimientos importantes en ese plano. La cumbre de la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS), que comenzó el jueves en Samarcanda, Uzbekistán, es uno de ellos. Hay 14 jefes de Estado presentes, incluidos Xi Jinping, Vladimir Putin y el primer ministro indio Narendra Modi, debatiendo en el seno de una organización que tiene un programa propio: trata de defender sus intereses a veces al margen de Occidente, a menudo en oposición y en ocasiones en colaboración. En el fondo de esta asociación late el deseo de poner en marcha un mundo multilateral no sujeto a la hegemonía estadounidense, una aspiración que no se limita únicamente a los países circunscritos a la OCS: las buenas relaciones de la organización con Arabia Saudí, Qatar y Emiratos Árabes, que quizá terminen formando parte de ella (como señala la prensa oficial china) y la firma del memorando de ingreso de Irán revelan cómo también Oriente Medio está dando un giro hacia nuevas posiciones.

Fuente: El Confidencial (17.09.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-09-17/guerra-ucrania-putin-xi-jinping-samarcanda_3491799/.

Última consulta: 18.09.2022.

En externo: Rusia – China

Tribuna Mercados
Por Alicia García Herrero

El misterio de las relaciones entre China y Rusia tras la invasión de Ucrania y su impacto en Europa

Una de las consecuencias más relevantes parece ser la formación acelerada de bloques de influencia, uno liderado por Estados Unidos con la UE y el otro liderado por China con Rusia



Vladimir Putin y Xi Jinping. (Reuters)

Por Alicia García Herrero

09/06/2022 - 05:00 Actualizado: 09/06/2022 - 08:01



Desde que Rusia comenzó a invadir **Ucrania** en febrero pasado, uno de los aspectos más cruciales de esta delicada situación es la **postura de China sobre la guerra**. A estas alturas, **parece haber consenso sobre su ambigüedad**. Oficialmente, el Gobierno chino se define como neutral, mientras que Occidente prefiere definirlo como ambigüedad prorrusa, al menos en lo que respecta a la narrativa china. Sin embargo, China parece estar acatando las sanciones occidentales impuestas a Rusia, al tiempo que las critica por ser unilaterales.

“Las consecuencias de todo lo anterior son importantes para la UE. Para empezar, el impulso para crear dos bloques económicos, liderados por Estados Unidos y China, hace mucho más difícil que la UE siga promoviendo su soberanía económica. Más aún cuando el bloque de China viene de la mano con Rusia, a la que la UE está sancionando. Este importante giro en la estrategia geopolítica de la UE tendría que producirse más pronto que tarde, dados los grandes intereses económicos de la UE en China, que podrían estar en peligro, no solo por posibles sanciones, sino también por la creación de dos bloques cada vez más divididos.

Fuente: El Confidencial (09.06.2022), disponible en https://blogs.elconfidencial.com/mercados/tribuna-mercados/2022-06-09/china-rusia-relaciones-guerra-ucrania-impacto-europa_3437929/. Última consulta: 12.06.2022.

En externo: Rusia – China

ANÁLISIS | Vladimir Putin y Xi Jinping quieren crear un nuevo orden mundial. El revés de Rusia en Ucrania podría arruinar sus planes

Por Nectar Gan
04:13 CT(08:13 GMT) 15 Septiembre, 2022



Vladimir Putin y Xi Jinping, dos líderes fuertes con una relación especial 2:41

Hong Kong (CNN) — La última vez que el líder chino, Xi Jinping, y el presidente ruso, Vladimir Putin, se sentaron cara a cara, declararon triunfalmente la llegada de una "nueva era" en las relaciones internacionales.

Fuente: CNN (15.09.2022), disponible en <https://cnnespanol.cnn.com/2022/09/15/analisis-putin-xi-jinping-china-rusia-ucrania-nuevo-orden-mundial-trax/>. Última consulta: 18.09.2022.

Rusia reconoce las "preocupaciones" de China sobre la guerra en Ucrania

Xi, que realiza su primera gira exterior en más de dos años, llamó a Putin a liderar el mundo ante "los grandiosos cambios (...) nunca antes vistos en toda la historia".



El presidente ruso, Vladimir Putin, con su homólogo chino, Xi Jinping, en un encuentro antes el pasado febrero de 2022. (Reuters)

Por EFE
16/09/2022 - 09:47



Los presidentes de Rusia, **Vladimir Putin**, y China, **Xi Jinping**, se mostraron este jueves dispuestos a liderar un mundo que ha cambiado profundamente en los últimos meses, especialmente debido a las crisis de Ucrania y Taiwán, frente a las **injerencias de Occidente**. No obstante, Putin ha asegurado durante el encuentro que comprende "las preocupaciones" de China sobre la guerra en Ucrania.

"El mundo cambia vertiginosamente, pero solo hay una cosa invariable: la **amistad entre China y Rusia**", dijo Putin durante el encuentro celebrado en la ciudad uzbeka de Samarcanda en víspera de la cumbre de la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS) liderada por China y Rusia.

Fuente: El Confidencial (16.09.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-09-16/putin-y-xi-dispuestos-a-liderar-un-mundo-cambiante_3491443/. Última consulta: 18.09.2022.

En externo: Rusia – China, y otras regiones de Asia Central y el Cáucaso

ARMENIA DENUNCIA ATAQUES

Siguen las hostilidades entre Azerbaiyán y Armenia pese al alto el fuego anunciado por Rusia

Debido a los ataques azerbaiyanos, en dos regiones armenias en la frontera con Azerbaiyán fueron suspendidas temporalmente las clases en centros educativos



El primer ministro armenio, Nikol Pashinyan. (EFE/Gobierno de Armenia)

Por EFE

14/09/2022 - 08:52



El Ejército de Azerbaiyán reanudó esta mañana los **ataques contra territorios fronterizos armenios** pese al **alto el fuego vigente en la región**, informó el Ministerio de Defensa de Armenia en su parte matutino.

"Hoy, a partir de las 08.00 hora local (04.00 GMT) el enemigo volvió al ataque con **empleo de artillería, morteros y armas de tiro**", dijo el portavoz castrense, Aram Torosyan.

Torosyan indicó que el fuego se efectúa en dirección al **popular balneario de Dzhermuk** y el pueblo **Verin Shorzha**, ambos en el este de Armenia.

Fuente: El Confidencial (14.09.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-09-14/frontera-armenia-azerbaiyan-ataques-alto-el-fuego_3490323/. Última consulta: 18.09.2022.

SE ACUSAN MUTUAMENTE DE ATAQUES

El hervidero de Asia central: acuerdo de Kirguistán y Tayikistán llegan a un acuerdo de alto el fuego

Por su parte, Tayikistán ha detallado que alrededor de las 4.50 horas (hora local), los guardias fronterizos kirguises del puesto fronterizo de Dinau habrían violado el "acuerdo" entre ambos países



Putin junto al presidente de Tayikistán, Emomali Rakhmonov. (Reuters/Alexander Scherbek)

Por Europa Press

16/09/2022 - 07:48 Actualizado: 16/09/2022 - 15:02



Las autoridades de las repúblicas asiáticas de **Kirguistán y Tayikistán** acordaron este viernes un cese de hostilidades tras **renovadas tensiones** en la frontera común que dejaron decenas de heridos.

"Los jefes de los Comités de Seguridad de Kirguistán y Tayikistán, Kamchibek Tashaev y Saimumin Yatimov, respectivamente, acordaron un **cese de hostilidades** a partir de las 16.00 horas (10.00 GMT)", dice un comunicado difundido por la parte tayika.

Según el portal Asia Plus, el encuentro entre ambos tuvo lugar en el puesto fronterizo **'Ravad' entre Tayikistán y Uzbekistán**. A la reunión asistieron también representantes de los Ministerios de Interior de ambas repúblicas, y dirigentes de las provincias fronterizas.

Fuente: El Confidencial (16.09.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-09-16/kirguistan-tayikistan-asia-central-choques-frontera_3491497/. Última consulta: 18.09.2022.

En externo: Dependencia energética, sí, ¿y ahora qué hacemos?

LA UE MUESTRA SUS VULNERABILIDADES

En manos de Putin: Europa enmudece atrapada por su dependencia energética

El mercado de la energía está patas arriba. Y quien lo paga, principalmente, es Europa, con una gran dependencia del exterior. Y más en concreto de Rusia. La tercera parte de las compras vienen de la tierra de Putin



Fuente: El Confidencial (31.10.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/economia/2021-10-31/horizontes-energeticos-putin-europa-energetica_3315731/. Última consulta: 29.11.2021.

En externo: Dependencia energética, sí, ¿y ahora qué hacemos?

La Unión Europea busca en África la alternativa al gas ruso

• *Mozambique, Nigeria, Senegal, Tanzania o Mauritania pueden ser los nuevos orígenes del suministro*



Rubén Esteller

7:00 - 30/07/2022

La Unión Europea ha puesto la mirada en África para acelerar la sustitución del gas ruso. Los grandes descubrimientos de recursos del continente durante la última década ofrecen una oportunidad para que el gas pueda desempeñar un papel más importante en el sistema energético de África, pero también para las exportaciones.

Fuente: El Economista (30.07.2022), disponible en <https://www.economista.es/energia/noticias/11889978/07/22/La-Union-Europea-busca-en-Africa-la-alternativa-al-gas-ruso-.html>. Última consulta: 18.09.2022.

En externo: Dependencia energética, sí, ¿y ahora qué hacemos?

ARGELIA HIDROCARBUROS

Argelia cierra el gasoducto del Magreb en busca de mayor peso geoestratégico

EFE | Argel | 31 oct. 2021



Imagen de archivo de una plataforma de gasoducto submarino entre Argelia y España. EFE/Carlos Barba

Argelia cierra este domingo por razones políticas el Gasoducto Magreb Europa, construido hace 25 años, y abre con ello una gran incógnita sobre el futuro del surtido de gas a España, que promete compensar aumentando la capacidad de Medgaz, la otra gran tubería que comparten ambos países, y con buques con gas licuado, lo que encarece los costes.

Fuente: EFE (31.10.2021), disponible en <https://www.efe.com/efe/america/economia/argelia-cierra-el-gasoducto-del-magreb-en-busca-de-mayor-peso-geoestrategico/20000011-4664829>. Última consulta: 29.11.2021.

Esto es “un no parar”...

ARGEL AJUSTA CUENTAS

Argelia decreta la congelación de todo el comercio exterior con España

Argel adopta nuevas represalias tras la intervención del presidente Sánchez en el Congreso y deja caer que dará más pasos hasta abarcar el gas



El presidente de Argelia, Abdelmadjid Tebboune

Por Ignacio Cembrero

08/06/2022 - 23:16 Actualizado: 09/06/2022 - 01:05



EC EXCLUSIVO Artículo solo para suscriptores

Rara vez en la historia de la diplomacia española, ninguna desde la Transición democrática, una iniciativa de política exterior ha tenido **tan desastrosos resultados**. Argelia se cobra una factura astronómica y **Marruecos apenas hace concesiones** a un Gobierno de España que no ha ahorrado esfuerzos por reconciliarse con su más inmediato vecino del sur.

Fuente: El Confidencial (08.06.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/espana/2022-06-08/argelia-decreta-congelacion-comercio-exterior-espana_3439204/. Última consulta: 12.06.2022.

“ES UN SOCIO MUY IMPORTANTE”

Bruselas pide a Argelia que revierta su decisión y recuerda que el comercio es con toda la UE

La Comisión Europea califica de “extremadamente preocupante” la decisión del Gobierno argelino y pide revertir la situación, recordando que el comercio es entre Argelia y la UE



La presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen. (EFE/EF Warnand)

Por Nacho Alarcón. Bruselas

09/06/2022 - 13:30 Actualizado: 09/06/2022 - 13:33



EC EXCLUSIVO Artículo sólo para suscriptores

La **Comisión Europea** considera “**extremadamente preocupante**” la **decisión de Argelia** de romper el tratado de amistad con España que anunciaron este miércoles las autoridades argelinas. “Argelia **es un socio muy importante de la UE** en el Mediterráneo y para la estabilidad en la región”, ha explicado Nabila Massrali, portavoz de Asuntos Exteriores de la Comisión Europea. Argel anunció esta decisión señalando que es una **respuesta al “injustificable” cambio de posición del Gobierno** de Pedro Sánchez respecto al plan de autonomía de Marruecos para el Sáhara Occidental.

Fuente: El Confidencial (09.06.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/espana/2022-06-09/bruselas-pide-a-argelia-que-revierta-su-decision_3439386/. Última consulta: 12.06.2022.

Algunos arriman el hombro, pero otros “van por libre”

El Gobierno no logra aún desbloquear el comercio con Argelia y Francia media y llama a ambos al "diálogo"

La oficina comercial de España en Argel da por imposible exportar mientras persista la orden de congelación bancaria mientras la ministra francesa se pone de perfil



El ministro de Asuntos Exteriores, José Manuel Albares, con su homólogo saudí, Faisal bin Farhan Al Saud. E.M.

Fuente: El Mundo (14.06.2022), disponible en <https://www.elmundo.es/espana/2022/06/14/62a7823dfddd40228b45b9.html>. Última consulta: 14.06.2022.

Alemania ofrece más "cooperación energética" y firma nuevos acuerdos con Argelia en pleno choque con el Gobierno español

La 'número dos' de Exteriores de Alemania se desplaza a Argel como "actor clave en la resolución de problemas en la región"



De izquierda a derecha la número dos de Exteriores de Alemania, Katja Keul, la embajadora alemana en Argel, el ministro argelino Lamamra y su 'número dos'

Fuente: El Mundo (13.06.2022), disponible en <https://www.elmundo.es/espana/2022/06/13/62a77445fc6c83691c8b4577.html>. Última consulta: 14.06.2022.

Todo tiene consecuencias claras en la coyuntura actual... para todos

LOS PRECIOS ROMPEN BARRERAS HISTÓRICAS

Tormenta perfecta: petróleo, luz, gas y carbón ponen en jaque la economía mundial

Los precios de la energía han puesto en alerta la economía mundial. Luz, gas, carbón y petróleo están por las nubes. El planeta vive una carrera feroz por aprovisionarse de energía



Una plataforma petrolera. (EFE)

Por Carlos Sánchez

29/09/2021 - 05:00



Primero fue la luz, después el gas y ahora el petróleo. Y, por si fuera poco, el carbón se ha sumado a la 'fiesta'. **Las materias primas fundamentales para el funcionamiento del sistema productivo bailan al unísono. Y todas con la misma música e idéntica armonía vocal: fuertes alzas que han puesto en jaque la economía mundial.** Lo que temen los operadores es una crisis energética global, de ahí que estén **acaparando existencias** para no quedarse cortos y poder cumplir los contratos. El problema es que la producción no da para más en medio de una frenética carrera entre China y Europa por **asegurarse el abastecimiento de cara al invierno** en el hemisferio norte, lo que es un claro incentivo para que los precios sigan subiendo.

Fuente: El Confidencial (29.09.2021),
disponible en

https://www.elconfidencial.com/economia/2021-09-29/tormenta-perfecta-petroleo-luz-gas-carbon-jaque-economia-mundial_3297787/. Última consulta:

29.11.2021.

Y así llegamos a este punto... Lógico y necesario, todo hay que decirlo...

La UE se replantea su futuro tras la guerra

El debate sobre la ampliación de la Unión y la reforma de los Tratados divide al bloque, que quiere mantener su influencia comercial y geopolítica en el nuevo orden internacional



Fuente: El Correo (03.09.2022), disponible en <https://www.elcorreo.com/internacional/europa/replantea-futuro-tras-20220903190725-ntrc.html>. Última consulta: 18.09.2022.

Riesgos geopolíticos – EU, USA y China

Economía

EEUU y la UE aceleran su esfuerzo para hacer frente común contra China

- *Blinken y Borrell revitalizan las conversaciones entre UE y EEUU*
- *La política exterior, con China y Rusia, sobre la mesa en la reunión*



Fuente: El Economista (24.03.2021), disponible en <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/11121046/03/21/EEUU-y-la-UE-aceleran-su-esfuerzo-para-hacer-frente-comun-contra-China.html> Última consulta: 20.04.2021.

Riesgos geopolíticos – EU y China

SANCIONES A EUROPADIPUTADOS

El acuerdo de inversiones UE-China peligra por la escalada diplomática con Bruselas

Una escalada diplomática que arrancó la semana pasada amenaza con hacer descarrillar un acuerdo de inversiones chino que ya presentaba dificultades



La presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen. (EFE)

Por Nacho Alarcón. Bruselas

24/03/2021 - 05:00 Actualizado: 24/03/2021 - 08:56



Los **ministros de Asuntos Exteriores de la Unión Europea han aprobado este lunes sanciones** contra cuatro oficiales chinos y una entidad por el ataque de Pekín a la minoría musulmana uigur, especialmente en la provincia de Xinjiang. El parlamento holandés califica dichas **actuaciones por parte del Gobierno chino como un "genocidio"**. La reacción del gigante asiático ha sido contundente: ha respondido incluyendo a diez personas y cuatro entidades a su propia lista de sanciones. Fuentes europeas explican que si bien esperaban una reacción china, no creían que fuera a llegar **tan rápido y de forma tan agresiva**.

Fuente: El Confidencial (24.03.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2021-03-24/el-acuerdo-de-inversiones-con-china-peligra-por-la-escalada-diplomatica-con-bruselas_3004135/ Última consulta: 20.04.2021.

Riesgos geopolíticos – EU y China

"Algunos miembros de la #ue ya están aplicando políticas para reducir su dependencia de #China y mantener controladas las posibles inversiones depredadoras. medidas defensivas que corren el riesgo de dañar el comercio entre China y la UE, que alcanzó un valor de casi 700.000 millones de euros el año pasado (...) Los gobiernos europeos se han vuelto más cautelosos con China en los últimos dos años según avanzaba el plan de la Ruta de la Seda (#OBOR, #onebeltoneoad, #bri, #beltandroadinitiative, #silkroad) de Xi en todo el continente, adquiriendo activos estratégicos que incluyen puertos como el del Pireo (Atenas), empresas de servicios de energía y empresas de robótica desde el Mediterráneo hasta el Mar Báltico (...) Aún más de largo alcance son las propuestas para reducir la dependencia de China, no solo para suministros médicos sino también en áreas como la tecnología de baterías para vehículos eléctricos." #europeanunion #geopolitics #globaltrade #supplychain #technology #incotrans_ibas

"Under its former leader, Deng Xiaoping, the country's declared strategy was to "hide its ability and bide its time". Well, not any more (...) #China has dispatched an increasingly vocal cadre of diplomats out into the world of social media to take on all comers with, at times, an eye-blinking frankness. Their aim is to defend China's handling of the #coronavirus pandemic and challenge those who question Beijing's version of events. So they launch salvos of persistent tweets and posts from their embassies around the world. And they hold little back, deploying sarcasm and aggression in equal measure (...) This is a really big departure." #covid19 #geopolitics #wolfwarrior #internationalrelations #incotrans_ibas

Fuente: BBC (13.05.2020), disponible en <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-52562549> Última consulta: 20.04.2021.



elEconomista.es

La 'diplomacia del coronavirus' lleva las relaciones entre Europa y China a uno de sus peores momentos

Fuente: El Economista (22.04.2020), disponible en <https://www.economista.es/internacional/noticias/10497945/04/20/La-diplomacia-del-coronavirus-lleva-las-relaciones-entre-Europa-y-China-a-uno-de-sus-peores-momentos.html> Última consulta: 20.04.2021.



Expansión

Vestager insta a los países de la UE a invertir en sus compañías para que no las compren los chinos

expansion.com

Riesgos geopolíticos – EU y China

ENTREVISTA · El consejero de Macron analiza la crisis

Philippe Aghion: "Hay que repensar qué importamos de China. Fuimos demasiado lejos"

EDUARDO FERNÁNDEZ
eduardfdz
Madrid

Actualizado Lunes, 18
mayo 2020 - 02:02



El profesor al que tantas veces ha acudido Emmanuel Macron y último Premio BBVA Fronteras del Conocimiento responde sobre la crisis y sus estudios sobre innovación y crecimiento: "Si no trabajamos juntos en Europa, nos van a borrar del mapa"



Diario del Puerto.com

Aéreo Ferroviario Marítimo Logística Terrestre Opinión Coronavirus Planos Galerías Suscripción al boletín

Portada »

Puig insta a abordar la **reindustrialización de España**

El presidente de la Generalitat Valenciana, Ximo Puig, ha subrayado este miércoles la necesidad de impulsar la reindustrialización de España, sobre todo en **dos sectores clave para la economía valenciana como el automóvil y el turismo** que además están siendo de los más afectados durante la crisis.



DP Valencia | 20 mayo 2020 - Actualizado a las 14:18h

E Opinión

OPINIÓN

El proteccionismo que vendrá tras el Covid-19

20 MAY. 2020 - 12:50



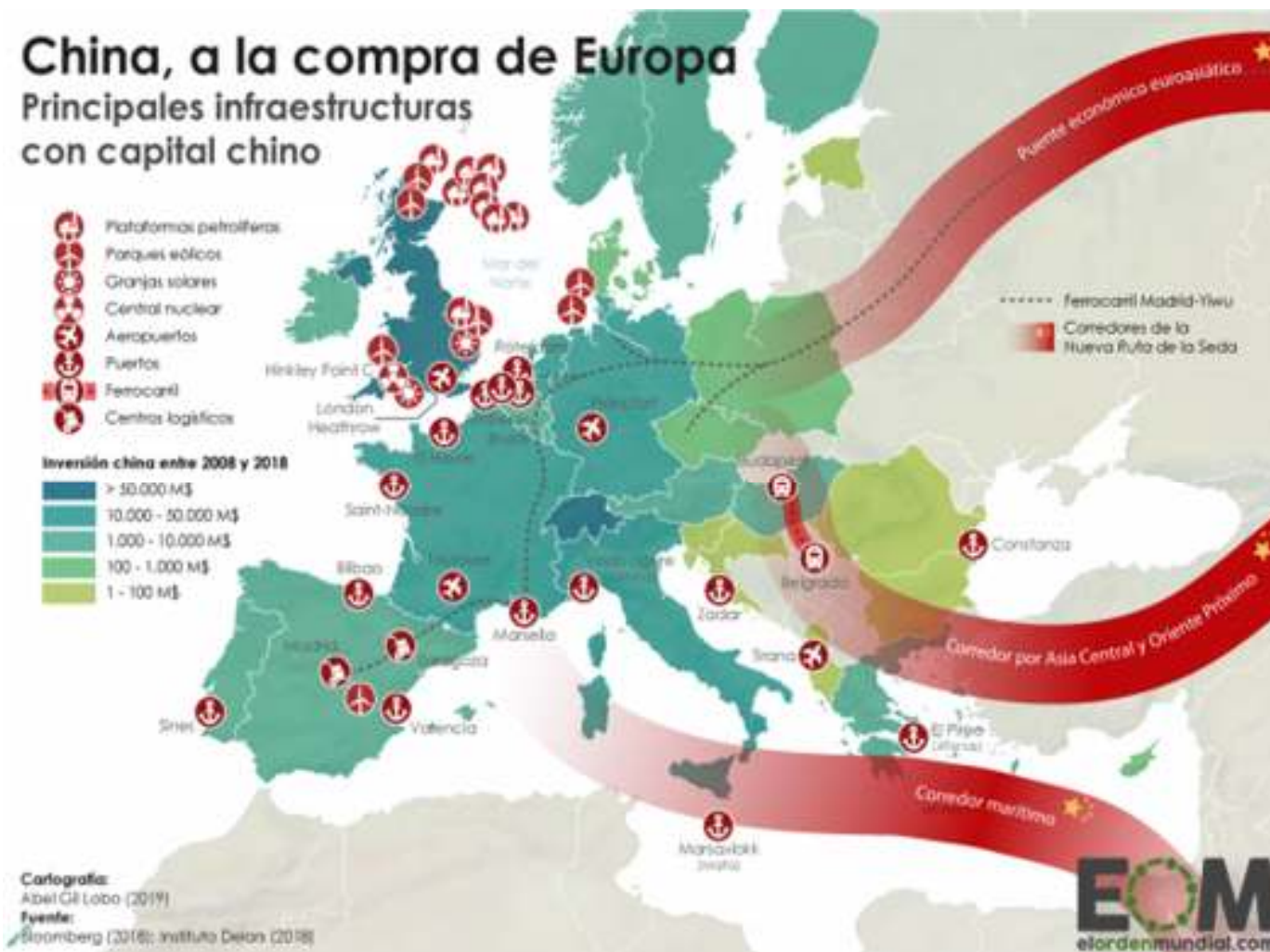
"El Gobierno francés ha lanzado un aviso a las automovilísticas: si quieren recibir ayudas públicas necesitarán repatriar la producción de sus vehículos (...) Y es que el Estado francés es juez y parte de la situación por la que atraviesa la industria de la automoción. Además, Francia posee el 15% del accionariado del Grupo #Renault. Dicho consorcio ha solicitado ya la inyección de liquidez para paliar los efectos de la pandemia del #coronavirus. Concretamente, una inyección de 5.000 millones de euros, como un préstamo garantizado por parte del Estado francés." #france #automotiveindustry #europeanunion #incotrans_ibas



elEconomista.es

Francia se propone repatriar toda la producción de PSA y de Renault

Riesgos geopolíticos – EU y China



Más info en: “Inversiones chinas en el Mediterráneo: enclaves estratégicos e infraestructuras”, Descifrando la guerra. 2021 (24/01/2021), disponible en <https://www.descifrandolaguerra.es/inversiones-chinas-en-el-mediterraneo-enclaves-estrategicos-e-infraestructuras/>. Última consulta: 26.06.2021.” La Ruta de la Seda Marítima se hace grande en el Mediterráneo”, Política exterior (01/09/2019), disponible en <https://www.politicaexterior.com/articulo/la-ruta-la-seda-maritima-se-grande-mediterraneo/>. Última consulta: 26.06.2021.

Riesgos geopolíticos – EU y China



“**Durante la última década**, China ha venido ejecutando una serie de compras de empresas e infraestructuras, algunas de las cuales la UE considera 'estratégicas': desde **puertos como el del Pireo en Grecia** o **terminales en los de Valencia y Bilbao**, hasta compañías de robótica como la alemana Kuka, pasando por activos inmobiliarios en la City londinense, equipos de fútbol italianos, pesticidas suizos, automotrices suecas o proyectos turísticos franceses.”

Fuente: “**Pekín se compra Europa**: la billetera china enfrenta al eje francoalemán vs. la periferia”, El Confidencial (12.08.2019), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2019-08-12/china-europea-inversiones-francia-alemania-espaa_2129831/ Última consulta: 20.04.2021.

Riesgos geopolíticos – China y el resto del mundo

elEconomista.es

Mercados y Cotizaciones Iber 35 M.Continuo Coronavirus Empresas Economía Vivienda Status Opinión Más lectos

Internacional

El coronavirus amenaza con redibujar la geopolítica global

• El virus de origen chino ha obligado a más de medio planeta a encerrarse

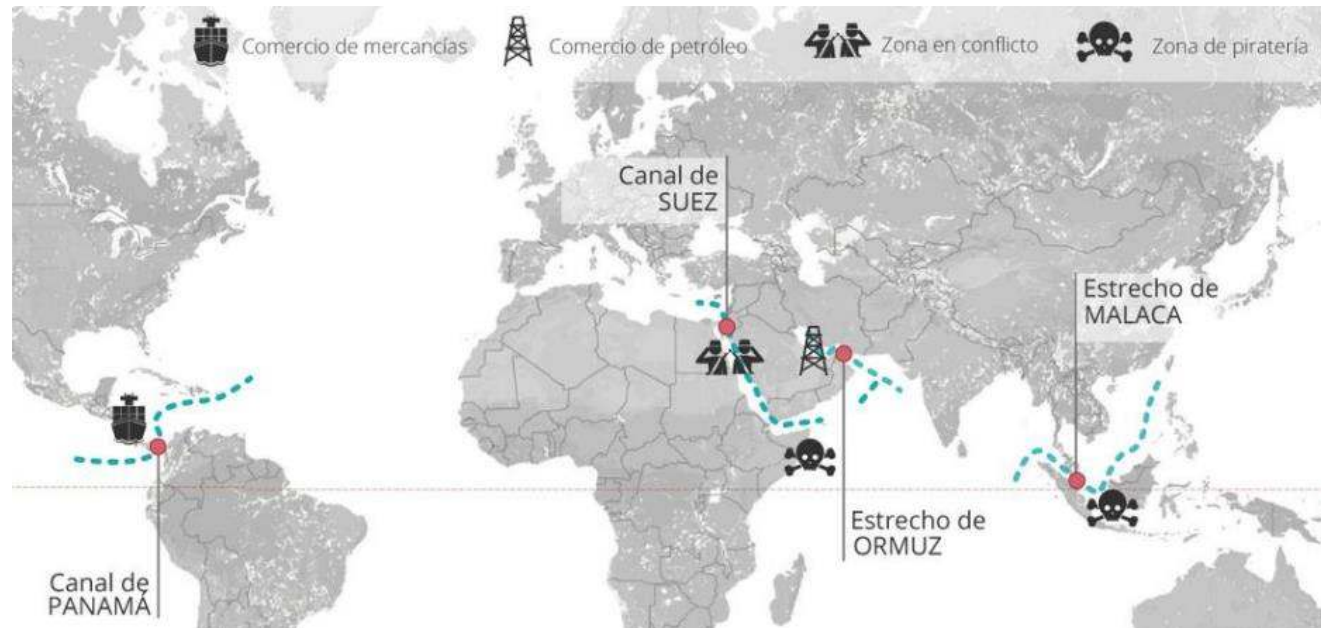


Foto: Reuters

El estallido del COVID19 a nivel mundial no sólo amenaza con **dar la puntilla al frágil liderazgo americano** o a la **cohesión en entredicho de la UE**. También es la oportunidad que gigantes dormidos como Rusia o la propia China estaban esperando (...) **China, ante la inacción americana y europea, podría estar a un 'plan Jinping' de redibujar el mundo del mañana**: él puede poner el dinero, porque la oportunidad ya la han dispuesto los líderes occidentales.

- The concept of the **One Belt One Road initiative (OBOR)** was raised by the President of the People's Republic of China in October 2013. The OBOR comprises the 'Silk Road Economic Belt' and the '21st Century Maritime Silk Road', encompassing over 60 countries from Asia to Europe via Southeast Asia, South Asia, Central Asia, West Asia, and the Middle East. The overall objective of the OBOR is to encourage the economic prosperity of the countries along the Belt and Road and regional economic cooperation, encourage mutual learning between different civilizations, and promoting peace and development.
- Ver "28 Heads of state to attend Belt and Road Forum in Beijing", EFE (18.04.2017), disponible en <https://www.efe.com/efe/english/world/28-heads-of-state-to-attend-belt-and-road-forum-in-beijing/50000262-3240246> Última consulta: 22.05.2020.

Riesgos geopolíticos – China y el resto del mundo

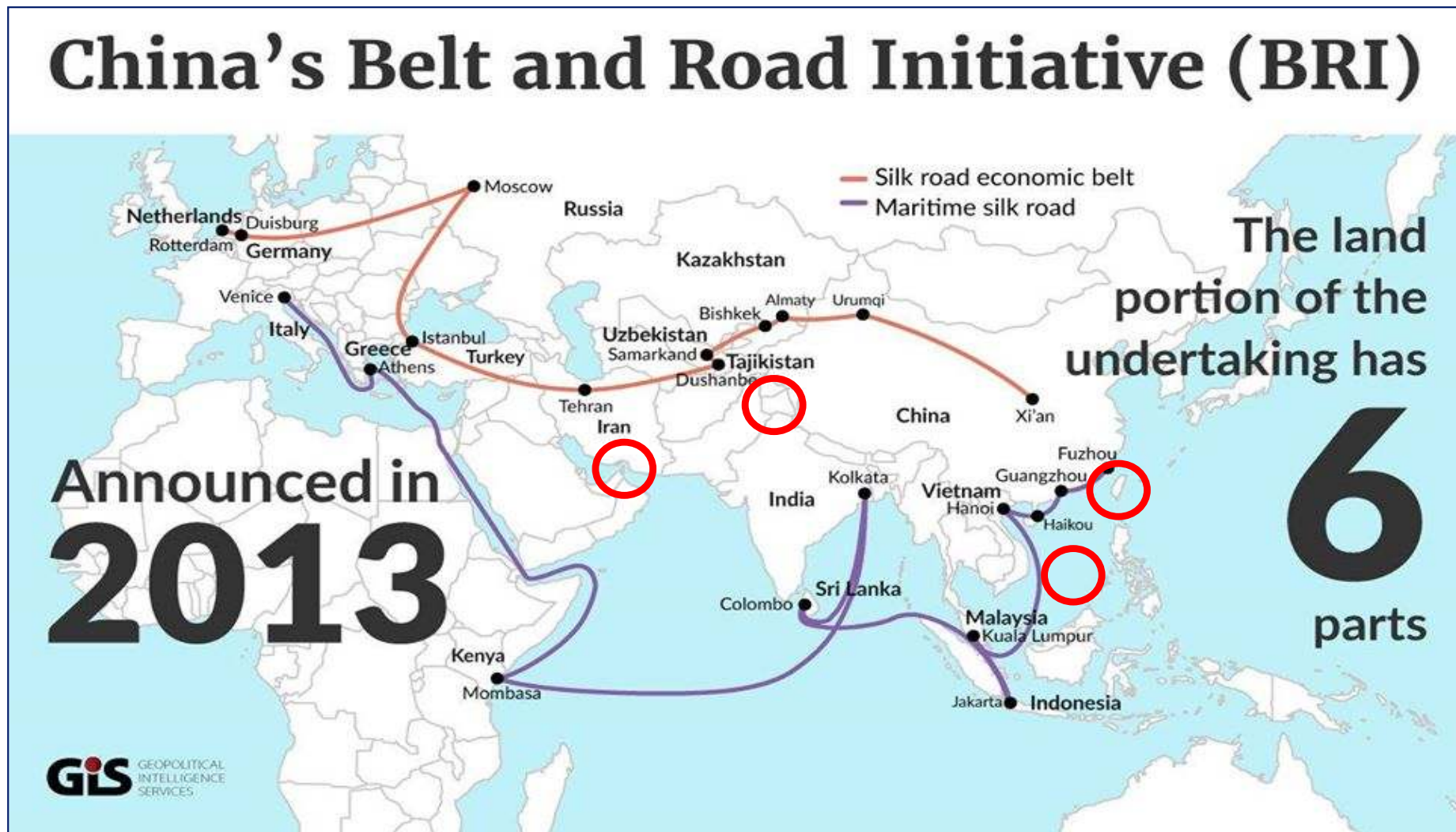


“Si quieres dominar el mundo, empieza por controlar estos estrechos de mar”

- “Malaca y Ormuz son lugares poco conocidos para el ciudadano, pero junto al canal de Suez y de Panamá están en la agenda de todo gobierno con visión de potencia global. Apenas son cuatro, pero pueden poner en jaque a todo el comercio internacional. O llevar a una nueva crisis global, crear desconfianza entre países amigos y generar un conflicto como los que recordamos al leer los libros de historia. Todo gracias a unos recursos siempre escasos.
- **Malaca, Ormuz, Suez y Panamá** concentran la mayor parte del tráfico marítimo del globo. Y si en la ecuación incluimos que todas las estimaciones oficiales coinciden en señalar que **entre el 80 y el 90% del comercio mundial es por mar (con Malaca y sus aledaños Lombok y Sonda contando –se calcula– el 50%)**, es fácil imaginar su posición estratégica en el contexto internacional. Y si a eso añadimos después que el 63% del petróleo se mueve en barco, según la Agencia de la Energía de EE.UU. (EIA, con sus siglas en inglés), se puede decir que el tablero mundial de la geopolítica cuenta con cuatro reyes (y alguna reina).”

Fuente: La Vanguardia (13.04.2016), disponible en . <https://www.lavanguardia.com/internacional/20160412/401057738493/gps-dominar-mundo-estrechos-mar.html> Última consulta: 21.05.2020.

Riesgos geopolíticos – China y la “BRI” (“OBOR”)



“The international shipping industry is responsible for the carriage of around 90% of world trade.”

Fuente: International Chamber of Shipping (ICS), disponible en <https://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade> Última consulta: 22.05.2020.

La persistente disputa por el **MAR DE CHINA MERIDIONAL**



El conflicto por el control de este territorio no es nuevo y su relevancia radica en el atractivo económico y estratégico de la región, por lo que varios países reclaman parte del dominio de la zona. Conoce la historia.



UBICACIÓN

Su extensión abarca la costa sur de China hasta Singapur, comprende las islas Spratly y Paracels. Sus aguas acogen un tercio del tráfico mundial marítimo y reservas pesqueras.

PAÍSES EN DISPUTA

- China
- Vietnam
- Malasia
- Filipinas
- Brunei
- Taiwán

ATRATIVOS ECONÓMICOS

- Tráfico marítimo
- Reservas de hidrocarburos
- Depósitos de petróleo
- Abundante pesca

PUNTOS DEL CONFLICTO

China reclama el 90% del territorio marítimo, además construyó islas artificiales en Spratly y desarrolló un nuevo sistema de misiles en Paracel

Vietnam rechaza la demanda de China, al alegar que este país nunca había reclamado el territorio anteriormente

Malasia y Brunei reclaman una parte de ese territorio aduciendo que está en sus zonas económicas, definidas por la Convención sobre el Derecho del Mar de la ONU

RECLAMO DE FILIPINAS ANTE LA HAYA

En 2013, Filipinas demandó a China por sus actividades en el mar de China meridional y por extender su influencia en la región

EL FALLO

Después de 3 años, el tribunal falló a favor de Filipinas: afirmó que no existe base legal para que China reclame derechos históricos sobre los recursos de la zona

China no reconoció el veredicto y la competencia del tribunal para dirimir el caso. Sin embargo, tiene disposición al diálogo sin la intromisión de EUA



“China se ha aprovechado de la situación creada por la pandemia para reivindicar sus demandas en el mar del Sur”, afirma Ian Storey, del Instituto de Estudios del Sureste Asiático (ISEAS-Yusof Ishak) de Singapur. Unas demandas que, por otro lado, no son de hoy: alegando que su derecho sobre la zona se remonta a siglos atrás, Pekín las engloba en la llamada 'línea de los nueve puntos'. Publicada en la década de los cincuenta, delimita como propia un área que abarca alrededor del 90% del mar de China Meridional. Unas reclamaciones que defiende con más agresividad desde 2012, cuando incluyó a las Spratly y las Paracel como parte de “sus intereses nacionales básicos” mientras EEUU aseguraba que su política exterior “pivotaba” hacia Asia y enviaba más flotas al Pacífico. Washington tiene tratados de defensa mutua con Japón, Corea del Sur y Filipinas.



Riesgos geopolíticos – China y la “BRI” (“OBOR”)



La batalla está
en el
contenedor

Riesgos geopolíticos – China y la “BRI” (“OBOR”)

- La Iniciativa OBOR, se propone conectar **Europa, Asia y África**, mediante 5/6 rutas:

1. Ruta que une China con Europa a través de Asia Central.
2. Ruta que comunica China con el Golfo Pérsico a través de Asia Central.
3. Ruta que comunica China con el Sudeste Asiático, el Subcontinente Indio, y el Océano Índico. Esta Ruta forma parte de *The Maritime Silk Road*, que parte de puertos en la costa continental china.
4. Ruta que comunica China con Europa mediante el Mar de China Meridional y el Océano Índico.
5. Ruta que comunica China con el Pacífico Sur mediante el Mar de China Meridional.

- Así formuladas, estas Rutas son las que conforman los denominados **Corredores Económicos de Cooperación Internacional**, conocidos por sus siglas como:

- CMREC: China-Mongolia-Russia-Economic Corridor.
- NELB: New Eurasian Land Bridge.
- CCWAEC: China-Central and West Asia Economic Corridor.
- CICPEC: China-Indo-China Peninsula Economic Corridor.
- CPEC: China-Pakistan-Economic Corridor.
- BCIMEC: Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor.

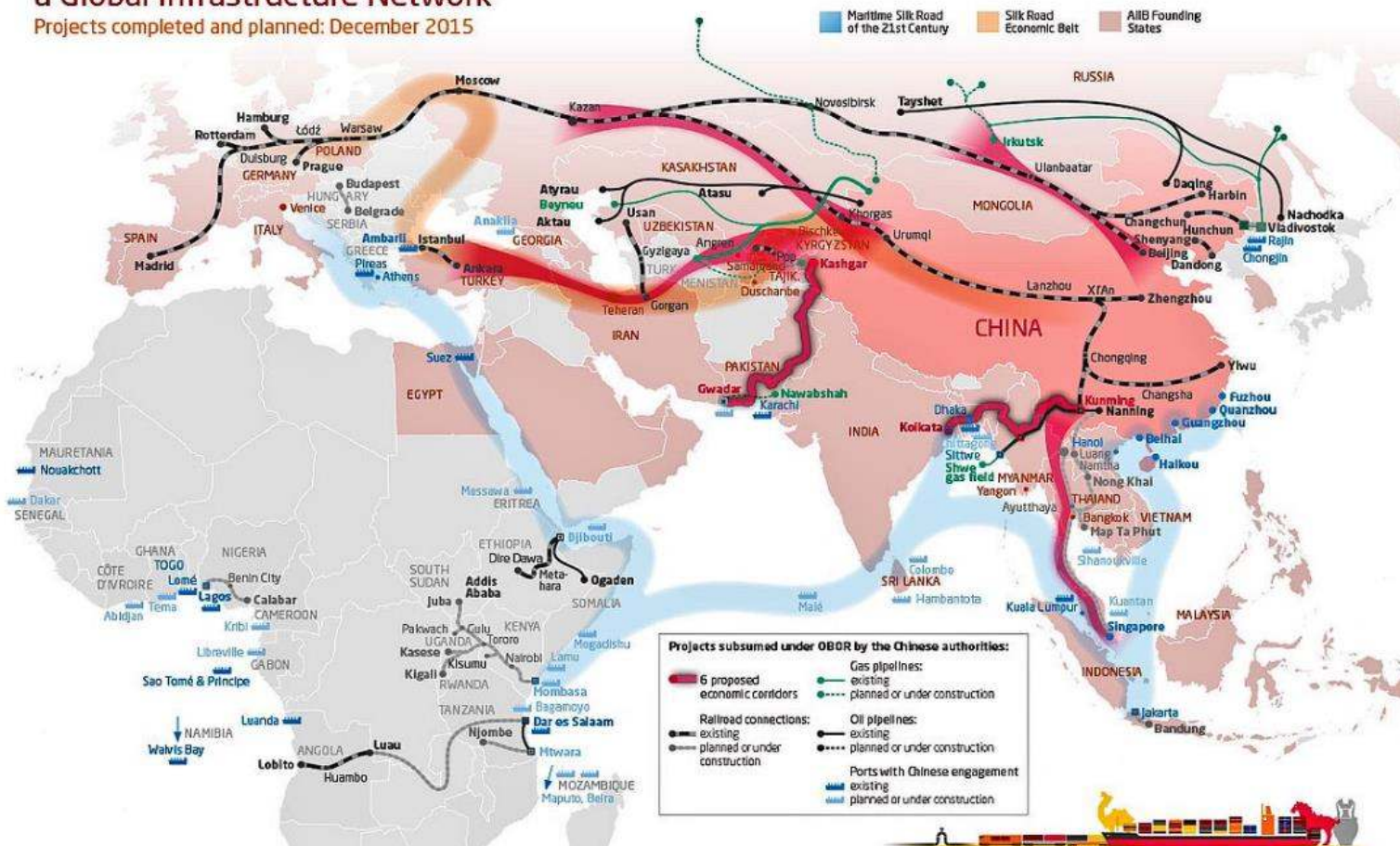
Fuente: “One Belt One Road Initiative, y un renovado gran juego geopolítico en Asia Central”, Eduardo G. Leguizamón Astudillo (01-21.03.2016), disponible en <https://politica-china.org>.
Última consulta: 26.06.2021.

Riesgos geopolíticos – China y la “BRI” (“OBOR”)

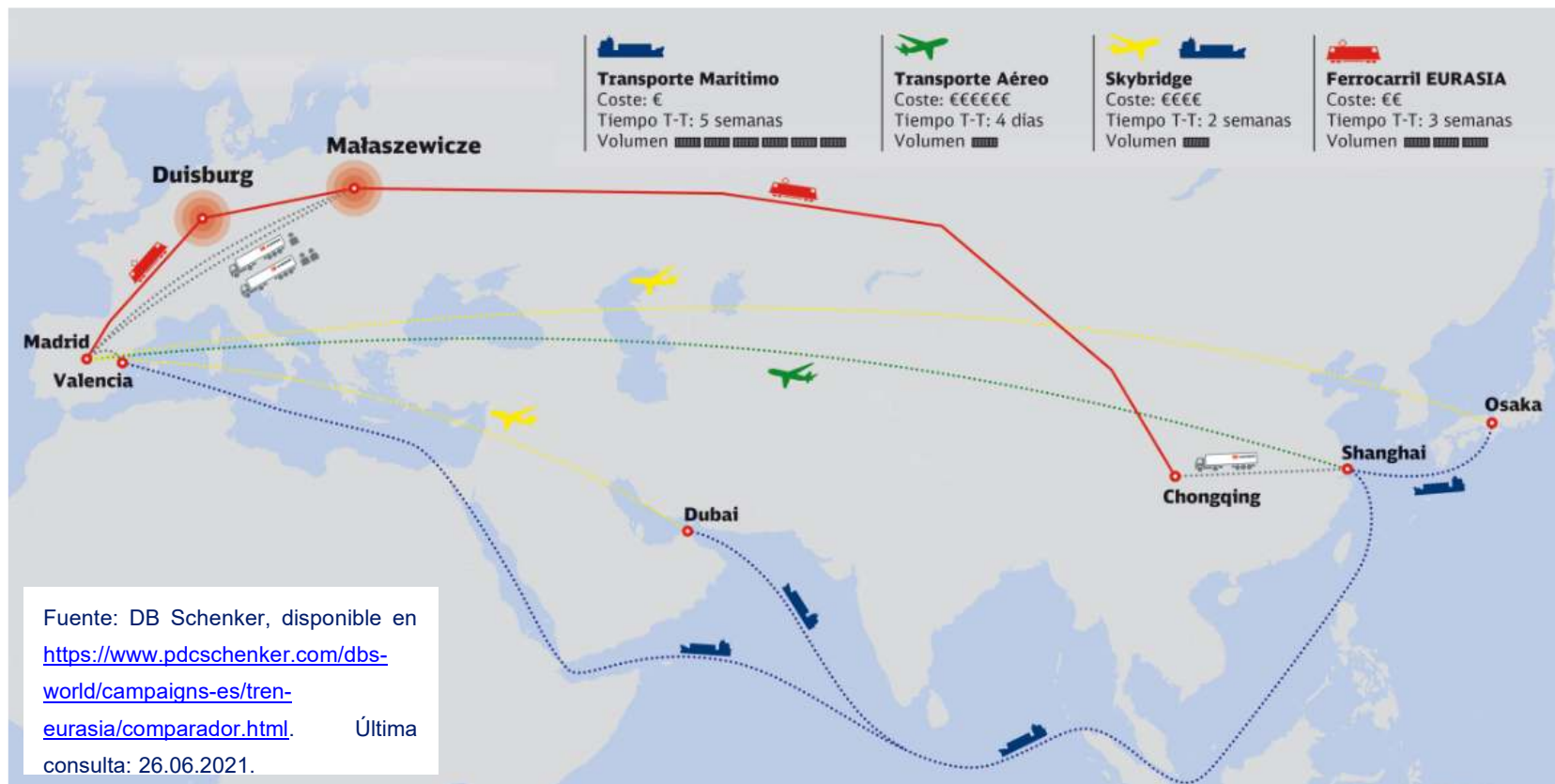
MERICS China Mapping

One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network

Projects completed and planned: December 2015



Riesgos geopolíticos – China y la “BRI” (“OBOR”)



Fuente: DB Schenker, disponible en <https://www.pdcschenker.com/dbs-world/campaigns-es/tren-eurasia/comparador.html>. Última consulta: 26.06.2021.

Ejemplo contenedor mercancías Shanghai-Madrid

	MARÍTIMO	FERROCARRIL	SKYBRIDGE	AÉREO
Coste de transporte	0,24 €/Kg	0,82 €/Kg	2,15 €/Kg	2,70 €/Kg
Tiempo Terminal-Terminal	33 días	21 días	13 días	5 días
	Bajo coste, lead time elevado	Mejor relación lead time/coste	Comporta manipulación de la carga para embarque Aéreo	

Riesgos geopolíticos – China y la “BRI” (“OBOR”)

EN PROYECTO BELT AND ROAD EN LA TIERRA DE LA UE

La oportunidad europea de 'Belt and Road': es posible llevar camiones a China en 12 días

Un proceso experimental comenzó a hacer la ruta sin fronteras con un camión TIR. Los resultados son favorables, pero algunas partes de la UE son un reto grande para el camino.



Un camión europeo llega al paso de Khorgos, en la frontera china, tras un viaje de 12 días desde la UE. (F. García, EFE)



AUTOR:
D. VIGANTE

12/03/2019 15:31 - ACTUALIZADO: 17/03/2019 14:56

- El pasado 25 de febrero, un camión azul y rojo sin distintivos especiales llegaba discretamente a Khorgos, el paso fronterizo entre Kazajistán y China (...) El vehículo había completado partido de Alemania y **completado la ruta desde la frontera de la Unión Europea hasta la china en apenas 12 días, cruzando Polonia, Bielorrusia, Rusia y el territorio kazajo de punta a punta.**
- En ello ha sido crucial la entrada de China en 2016 en la llamada **convención TIR** ('Transports Internationaux Routiers'), que minimiza las aduanas e inspecciones que debe pasar un vehículo de carga en las múltiples fronteras de su ruta, que en este caso son muy numerosas. Esto **ha permitido un desplome de los costes,** que en gran medida se derivaban de las esperas durante los chequeos aduaneros.

Fuente: El Confidencial (12.03.2019), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2019-03-12/otra-cara-proyecto-belt-road-envio-tierra-ue-china-12-dias_1862674/
Última consulta: 22.05.2020.

Riesgos geopolíticos – China y la “BRI” (“OBOR”)



Photo: Riedl

20.05.2020



Twelve days and 9,500 km through six countries

Ensuring the safe, cost-effective and speedy transport of valuable and heavy cargo from its manufacturer in Germany to its recipient in China in times of Covid-19 turned out to be an adventure even for the experienced heavy duty forwarder Rolf Riedl.

Since neither ship nor train could meet the time and cost requirements, road haulage over 9,500 km was the only suitable option.

So, guided by GPS, the two drivers transported the cargo in twelve days pure driving time through Poland, Belarus, Russia, Kazakhstan to China, while the back office managed all customs clearance procedures and the loading of the cargo onto a Chinese truck at the border of the People's Republic.

Finally, the specialists delivered the goods safely, punctually and at optimised costs to their destination. Mission accomplished: sometimes, the seemingly most uncomfortable route is still the best. (ben)
www.riedl-group.com

Fuente: ITJ (International Transport Journal), (20.05.2020), disponible en <https://www.transportjournal.com/en/home/news/artikeldetail/twelve-days-and-9500-km-through-six-countries.html> Última consulta: 22.05.2020.

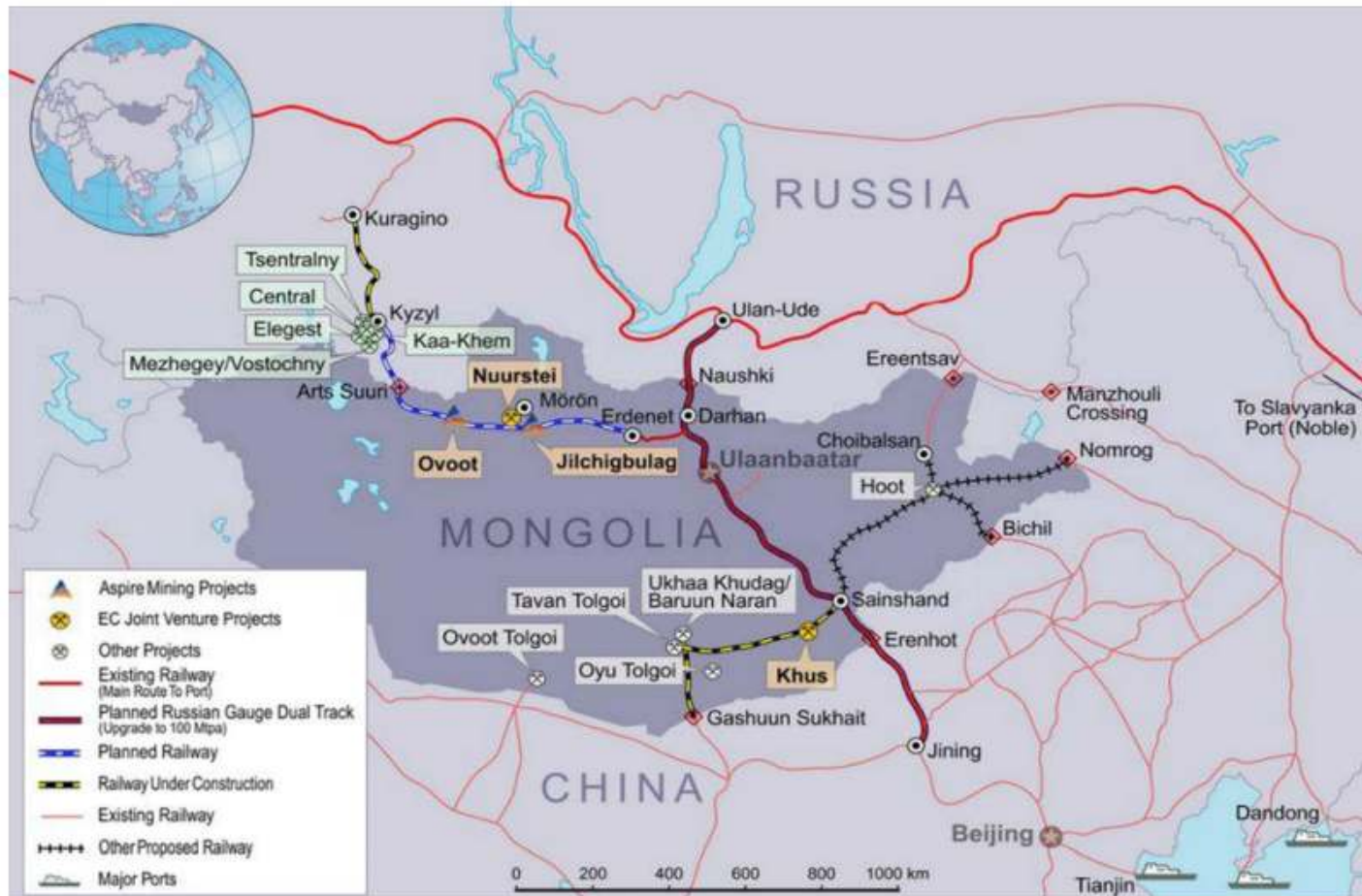
Intermodal / Road

People & Companies

Archive

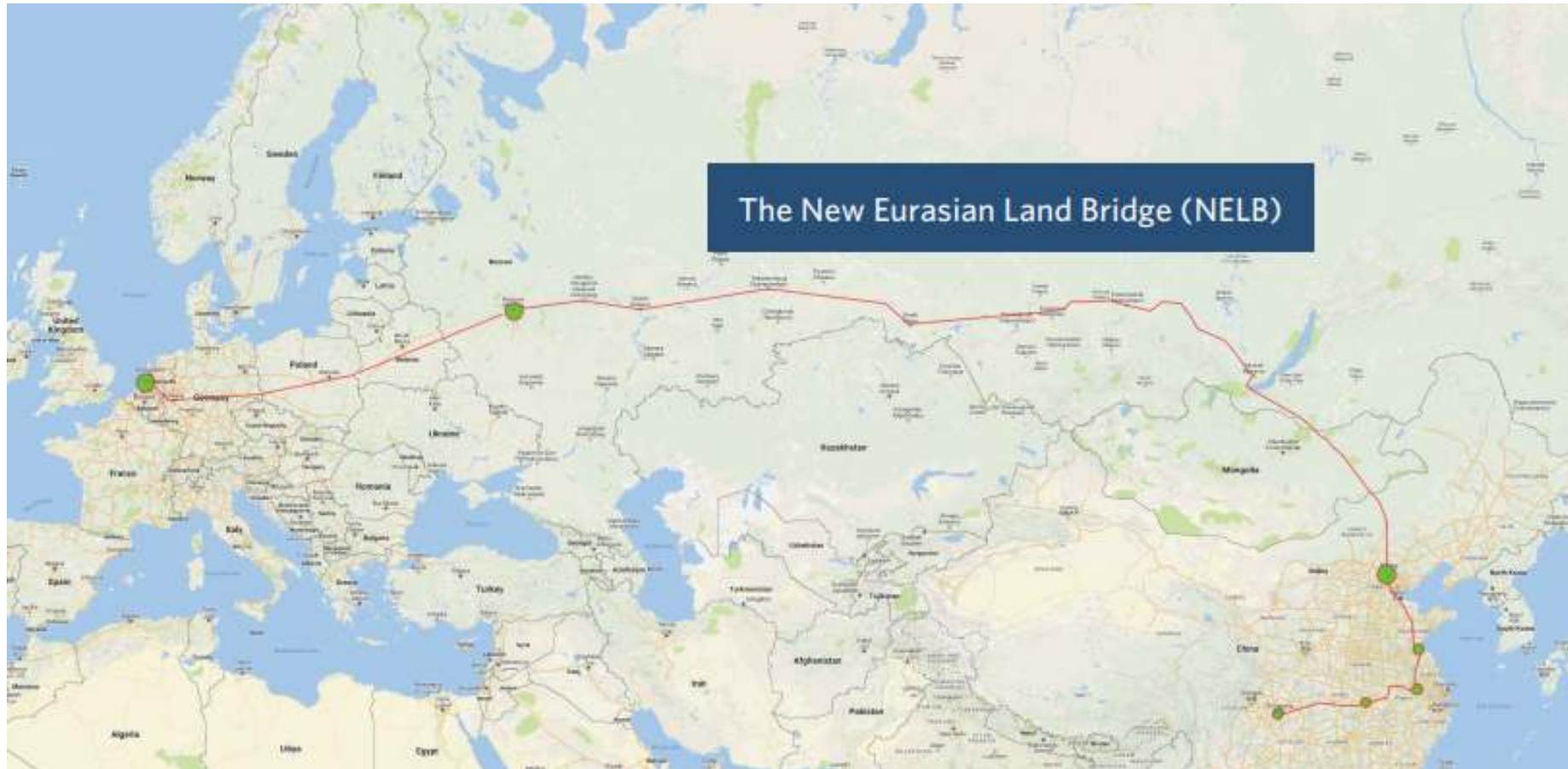
Riesgos geopolíticos – China-Mongolia-Russia (“CMREC”)

Transportation Corridor: Proposed Railway



Fuente: “What does the China-Mongolia-Russia Economic Corridor mean for Mongolia?”, Belt and Road Advisory (30/09/2018), disponible en <https://beltandroad.ventures/beltandroadblog/china-mongolia-russia-economic-corridor>. Última consulta: 26.06.2021.

Riesgos geopolíticos – New Eurasian Land Bridge (“NELB”)



Fuente: “China’s One Belt and One Road Initiative: An American Response to the New Silk Road”, GICA (Global Infrastructure Connectivity Alliance) (01/11/2016), disponible en <https://www.gica.global/publisher/institute-analysis-global-security>. Última consulta: 26.06.2021.

Riesgos geopolíticos – China-Central and West Asia (“CCWAEC”)



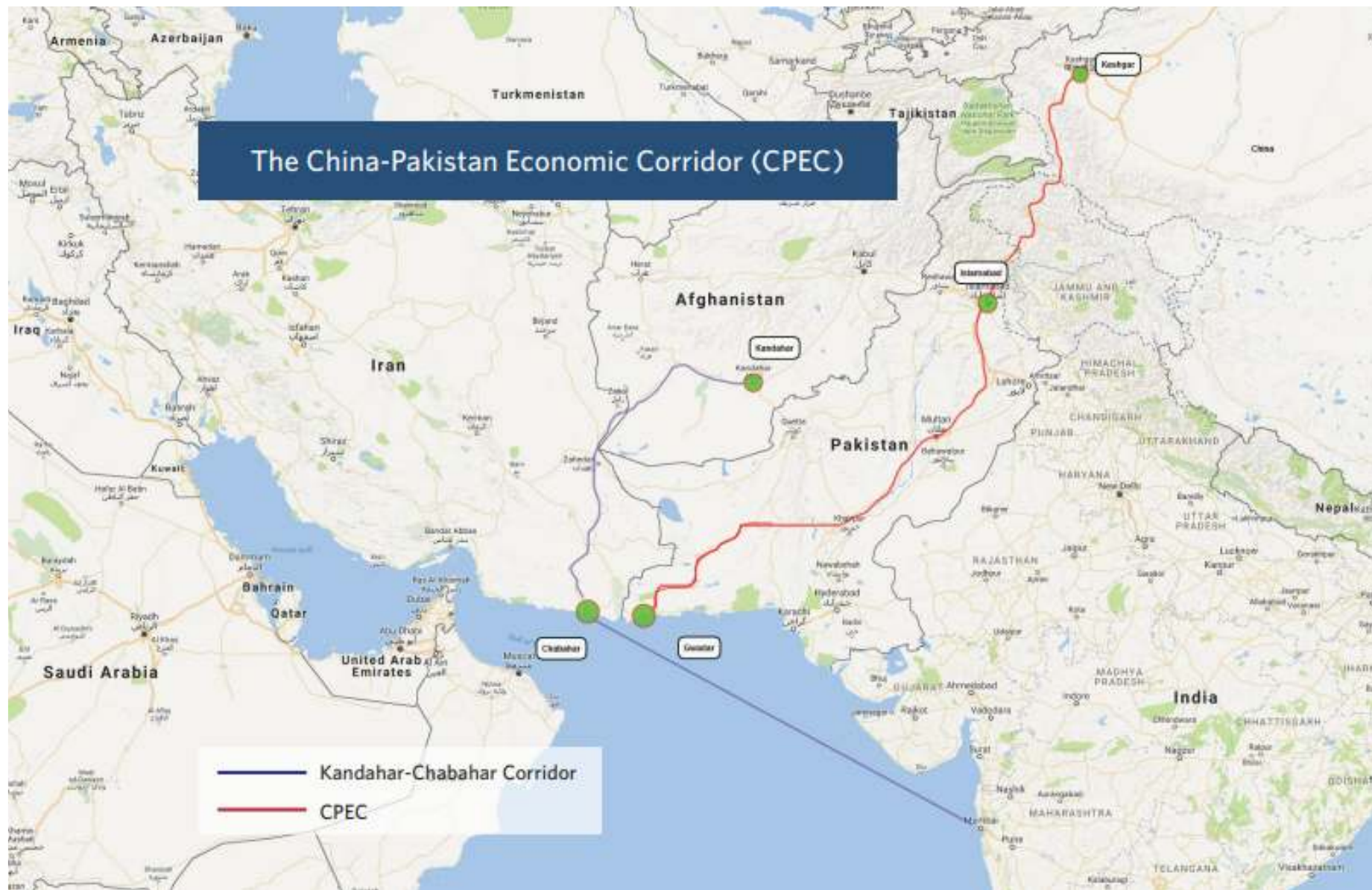
Fuente: “China’s One Belt and One Road Initiative: An American Response to the New Silk Road”, GICA (Global Infrastructure Connectivity Alliance)

(01/11/2016), disponible en <https://www.gica.global/publisher/institute-analysis-global-security>. Última consulta: 26.06.2021.

Riesgos geopolíticos – China-Indo-China Peninsula (“CICPEC”)



Riesgos geopolíticos – China-Pakistan (“CPEC”)

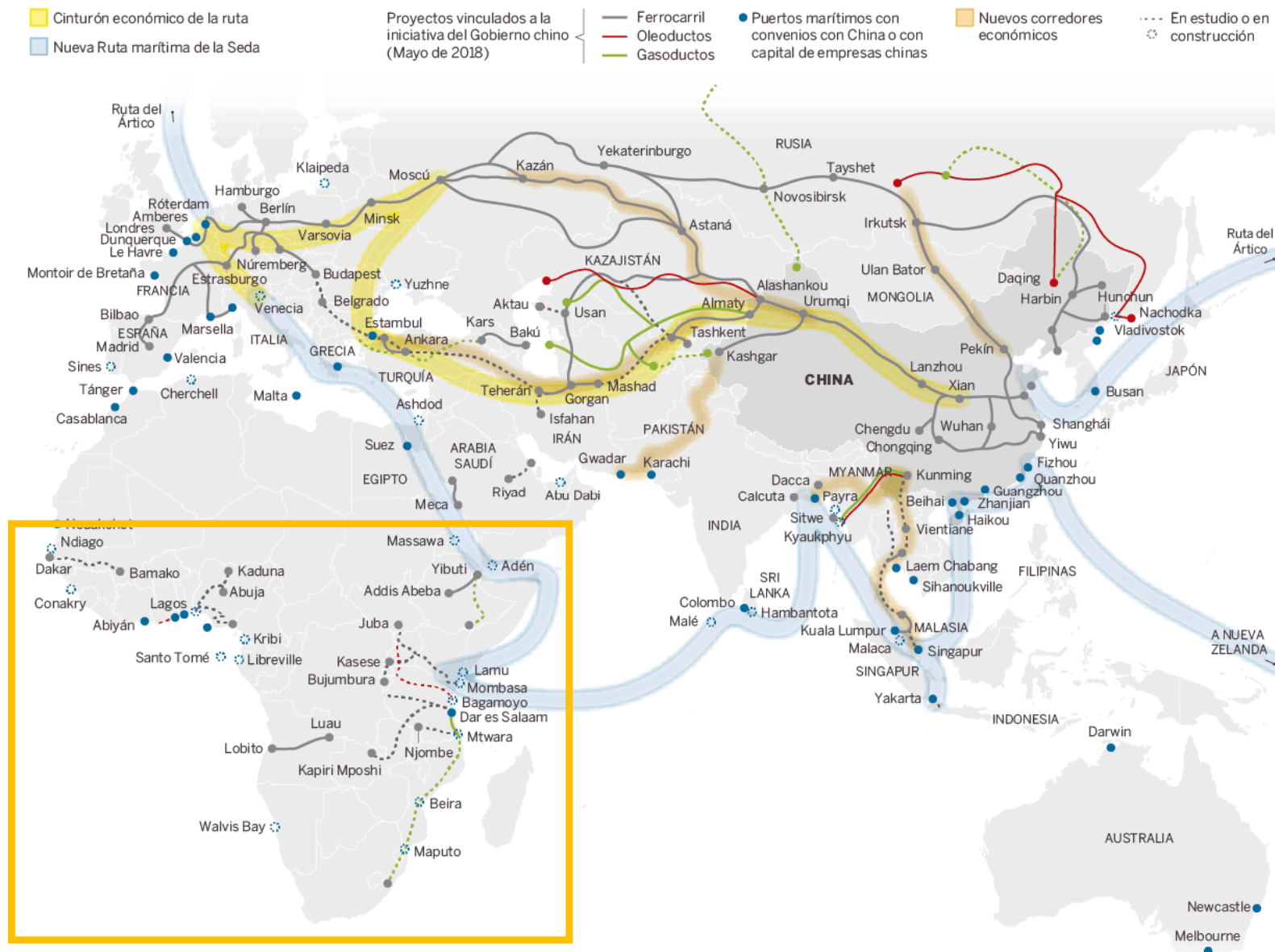


Riesgos geopolíticos – Bangladesh-China-India-Myanmar (“BCIMEC”)



Fuente: “Bangladesh- China- India- Myanmar (BCIM) Economic corridor”, Insights IAS (29/04/2019), disponible en <https://www.insightsonindia.com/2019/04/29/bangladesh-china-india-myanmar-bcim-economic-corridor/>. Última consulta: 26.06.2021.

Riesgos geopolíticos – China y la “BRI” (“OBOR”) – África



Riesgos geopolíticos – China y la “BRI” (“OBOR”) – África

EL PAÍS

INTERNACIONAL

SUSCRIBETE

INICIAR SESIÓN

China gana en la guerra por el relato en África

Pekín se alza como primer donante en el continente de ayuda para combatir la covid-19 en una ofensiva por varios canales que refuerza la idea de cooperación por encima del origen del virus



ÓSCAR GUTIÉRREZ

Madrid - 04 MAY 2020 - 00:39 CEST



- Pekín se alza como primer donante en el continente de ayuda para combatir la covid19 en una ofensiva por varios canales que refuerza la idea de cooperación por encima del origen del virus (...) Pero no todo es narrativa por pura imagen. A Pekín le interesa que el impacto de la covid-19 sea mínimo en África. **La deuda acumulada del continente con China ronda los 145.000 millones de dólares.** Un informe de la consultora McKinsey & Company publicado en 2017 cifraba ya entonces en 10.000 las empresas chinas en territorio africano, de las que el 90% eran de capital privado. **Pekín compra mucha materia prima**, sobre todo combustible, de sus socios africanos, y estos mantienen lógicamente unos fuertes vínculos de exportación.

La Ruta de la Seda en América

Las cifras de las inversiones chinas en Latinoamérica reflejan la envergadura del ambicioso proyecto. Impulsarán iniciativas tecnológicas y grandes obras de infraestructura.

PROYECTOS DE TRANSPORTE

Un buen número de empresas chinas está detrás de las carreteras y los puertos de la región.

Desde 2002 hasta 2018, China ha mostrado interés en participar en

150
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA de transporte en la región.

Lo anterior incluye carreteras, vías de tren y puertos, entre otros.

Para 2018,

75

de esas iniciativas estaban finalizadas o en etapas de construcción.



Uno de los proyectos más llamativos es la construcción del puerto de Chancay, en Perú. Costará alrededor de

3.000
MILLONES DE DÓLARES

POR TODAS PARTES

La Ruta de la Seda incluye proyectos en el continente. Algunos no han comenzado.

	COMPLETOS O EN CONSTRUCCIÓN	AVANZADOS O PLANEAOS
Aeropuertos	10	10
Puertos	10	10
Terminales de bus	10	10
Canales	10	10
Dragado	10	10
Miño	10	10
Puertos	10	10
Túneles	10	10
Vías férreas	10	10
Carreteras	10	10

TECNOLOGÍA

El Gobierno de Nicolás Maduro ha comprado cámaras de vigilancia a China por

70
MILLONES DE DÓLARES

El proyecto para que China y Chile estén conectados por un cable submarino de fibra óptica con tecnología 5G costará 650 millones de dólares.

China

ha invertido en estructuras y procesamiento de petróleo. **SÓLO TODO EN VENEZUELA.** Además, en infraestructuras en Ecuador y Bolivia.

La *Autopista al Mar 2* es el único proyecto de infraestructura china en Colombia. Se embargó. China sigue proponiendo otros, sobre todo carreteras. También se planifica construir el puerto de Itaipu.



Ampliar el Canal de Panamá costó

1.420
MILLONES DE DÓLARES



La empresa china BYD le ha vendido

100
BASES ELÉCTRICAS ACHRE: la flota más grande de la región.

REMODELACIÓN DESDE CHINA

Las compañías chinas no solamente construyen proyectos desde casa, sino que muchas veces negocian para remodelar obras en mal estado.

Entre 2010 y 2018, las inversiones y préstamos de China para el negocio de la energía se aproximaron a los

14.000
MILLONES DE DÓLARES

El aeropuerto internacional Eloy Alfaro, en Ecuador, tendrá un crédito chino de

20
MILLONES DE DÓLARES

EN TOTAL

41

Ciudades y puertos

199

Centrales energéticas

203

Carreteras, puertos, puentes y líneas de ferrocarril

PROYECTO GLOBAL

Hoy, la mayoría de los países del mundo participa.



- La Iniciativa de la Franja y la Ruta -o BRI, por sus siglas en inglés-, y consiste en una ola de **fondos chinos** para grandes proyectos de **infraestructura** en todo el mundo.
- Al igual que la antigua ruta comercial marítima, la Nueva Ruta de la Seda tiene como **objetivo vincular a China con Europa, Medio Oriente, África y ahora también América Latina.**
- Xi lanzó la iniciativa en 2013, y desde entonces se han sumado más de un centenar de países. **Panamá** fue el primer país latinoamericano que se incorporó, y después se han ido sumando **Uruguay, Ecuador, Venezuela, Chile, Bolivia, Costa Rica, Cuba y Perú.**
- No obstante, hay que destacar que aún sin la Ruta de la Seda, **China lleva más de una década siendo un actor protagonista en las inversiones América Latina, donde sus bancos de desarrollo prestaron US\$150.000 millones en los últimos 12 años.**
- El objetivo de China es acelerar la llegada de sus productos a mercados más lejanos. China ya ha financiado **trenes, carreteras y puertos**, y las empresas de construcción chinas han obtenido contratos lucrativos para conectar puertos y ciudades, **financiados por préstamos de bancos chinos.** Se espera que la iniciativa implique un total de US\$1 billón en inversiones.

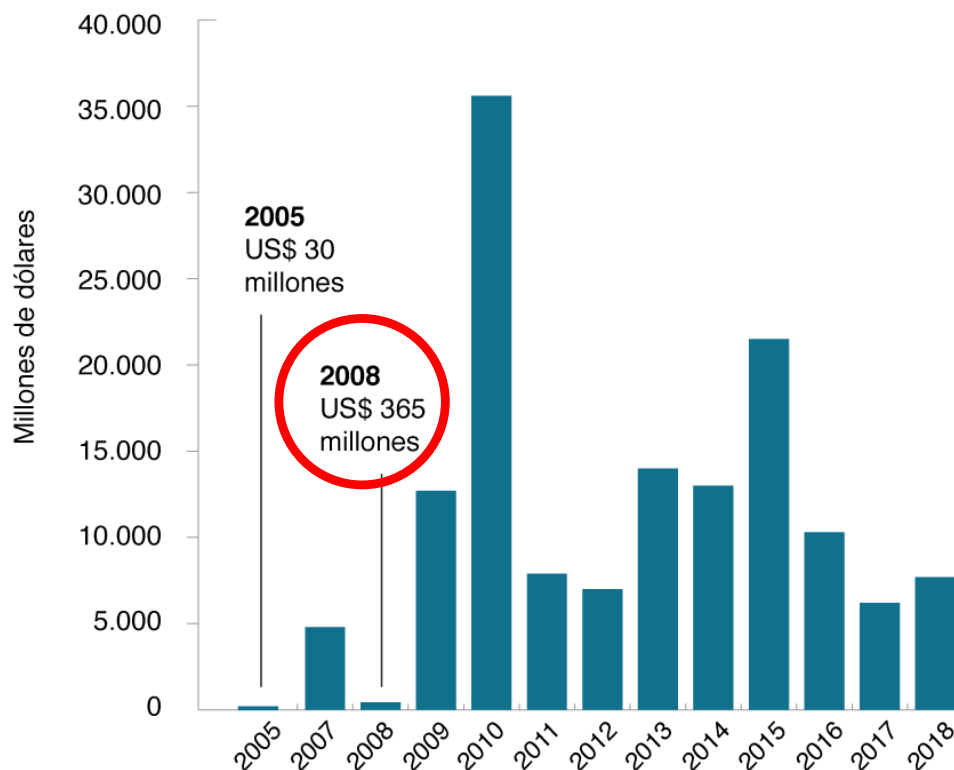
Fuente: "Los países de América Latina que forman parte de la Nueva Ruta de la Seda de China", BCC (26.04.2019), disponible en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-48071584> Última consulta: 22.05.2020.

Infografía. Fuente: "Ruta de la Seda: los chinos llegan a América Latina", Semana (05.11.2019), disponible en <https://www.semana.com/mundo/articulo/ruta-de-la-seda-los-chinos-llegan-a-america-latina/614218> Última consulta: 22.05.2020.

Recomendado. "El financiamiento de China a América Latina", OBELA (03.02.2020), disponible en <http://www.obela.org/analisis/el-financiamiento-de-china-a-america-latina> Última consulta: 22.05.2020.

Riesgos geopolíticos – China y la “BRI” (“OBOR”) – LATAM

Importe total de préstamos de China a países de América Latina por años



Fuente: Centro de Estudios Diálogo Interamericano

BBC

- En medio de la brutal pandemia que ha detenido el mundo, Latinoamérica mira a China, que adquirió un papel prominente en Latinoamérica tras la crisis de 2008, con su enorme respaldo financiero, de inversión y comercial.
- De ahí están llegando múltiples donaciones de equipos médicos, expertos y consejos para combatir la covid-19: forman parte de lo que algunos analistas ya han bautizado como la nueva "diplomacia de las mascarillas" de China.
- Se trata de un cambio que algunos expertos consideran un intento de Pekín "por cambiar la narrativa" y mejorar su posicionamiento global, también en Latinoamérica, **en un momento en el que Estados Unidos parece ausente**.

Fuente: "Coronavirus: cómo China gana presencia en Latinoamérica en medio de la pandemia (y qué implica para la región y el mundo)", BBC (14.04.2020), disponible en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-52238901> Última Consulta: 22.05.2020.

Los chinos, desarrollando el “BRI” (Belt and Road Initiative)

La estratégica red de puertos que China controla en el mundo y cómo está avanzando en América Latina

Mayores puertos operados por empresas chinas en América Latina y del Caribe



Distintas estimaciones apuntan a que empresas del gigante asiático controlan actualmente cerca de 100 puertos en más de 60 países.

"Los puertos de contenedores con inversión china han experimentado un aumento en su conectividad de transporte marítimo superior a la media", dice Jan Hoffmann, jefe de la Unidad de Logística Comercial de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés).

Una ventaja frente a sus competidores que les permite avanzar paso a paso en la industria portuaria.

Ese aumento de la conectividad, le explica a BBC Mundo, se ha dado porque suelen ser inversiones de gran tamaño, o porque las empresas chinas llevan sus propios servicios a los terminales portuarios.

"El elemento clave que impulsa la estrategia portuaria de las empresas chinas es un **mayor control y eficiencia en sus negocios** marítimos globales, y la búsqueda de oportunidades para participar en proyectos de desarrollo cercanos", apunta.

Otros investigadores, como James R. Holmes, profesor de Estrategia Marítima en la Escuela de Guerra Naval de Estados Unidos, tienen una perspectiva más confrontacional sobre el avance chino en la red portuaria.

"El objetivo es crear un ciclo autosustentable entre **el comercio, el poder militar y la influencia diplomática**", le dice a BBC Mundo.

El acceso a los puertos en el exterior le permite a China desarrollar las redes comerciales y aumentar su riqueza. Luego, explica Holmes, el país reinvierte parte de esos fondos en sus fuerzas navales, terrestres, aéreas y de misiles de apoyo.

Y al tener un mayor poder económico, Pekín consigue "una palanca diplomática para influir en las naciones anfitrionas", donde funcionan los puertos con capitales chinos, apunta el experto.

Fuente: BBC (15.10.2021), disponible en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58849114?fbclid=IwAR1DDkDGE6PWnbj4zKqJF68h7cOXu0YgRbcWNSIVj8lvuUT-IDRAVURTEH0>. Última consulta: 29.11.2021.

Los chinos, desarrollando el “BRI” (Belt and Road Initiative)

China gestiona puertos ya en gran parte del Caribe, pero República Dominicana mantiene su veto

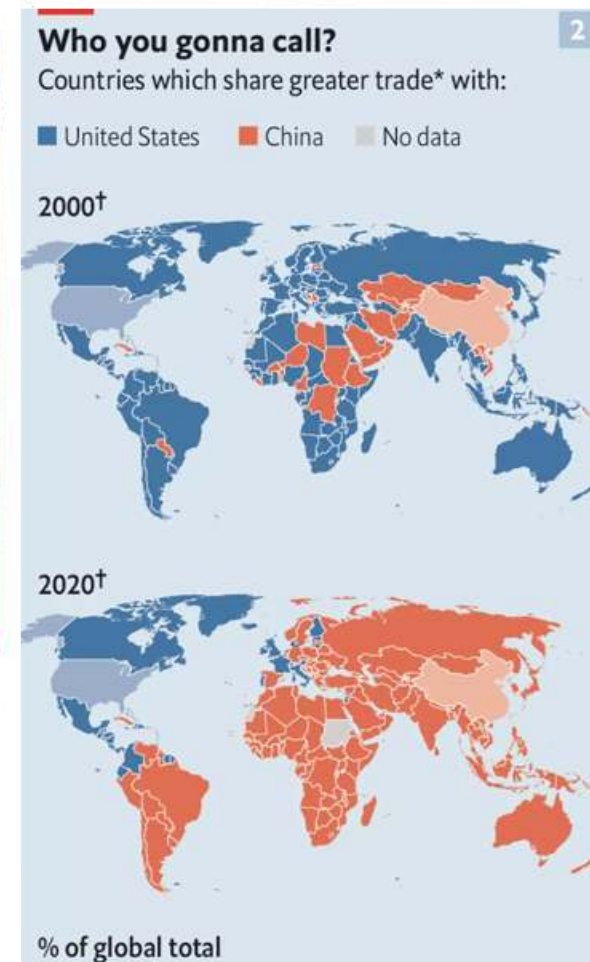
- El presidente dominicano rechaza inversiones chinas en áreas «estratégicas» que puedan alarmar a Estados Unidos



Imagen de un barco procedente de República Dominicana en Haití - Reuters

Fuente: ABC (24.08.2021), disponible en https://www.abc.es/internacional/abci-china-gestiona-puertos-gran-parte-caribe-pero-republica-dominicana-mantiene-veto-202108240051_noticia.html. Última consulta: 29.11.2021.

Fuente: Voz Pópuli (28.08.2021), “Occidente muere en Kabul: China ya domina el mundo”, disponible en <https://www.vozpopuli.com/opinion/occidente-muere-china-domina.html>. Última consulta: 29.11.2021.



Los chinos, desarrollando el “BRI” (Belt and Road Initiative)

De Buenos Aires a Singapur: así se ha hecho China con la red de puertos más importante del mundo

A base de inversiones millonarias y diplomacia, China ha construido la red de puertos más grande del mundo, con 88 terminales en 44 países

30 mayo, 2022

por Álvaro Merino

© El Orden Mundial.

Todos los derechos reservados.

—

"Aquel que domina el mar domina el comercio; aquel que domina el comercio del mundo domina las riquezas del mundo y, en consecuencia, el mundo mismo". Esas palabras fueron pronunciadas por el marino y político inglés Walter Raleigh en 1616, pero bien podrían haber sido obra de Xi Jinping, el actual presidente chino. No en vano, pocos han sabido entender y aprovechar el poder del mar tan bien como lo han hecho él y su país en los últimos años.

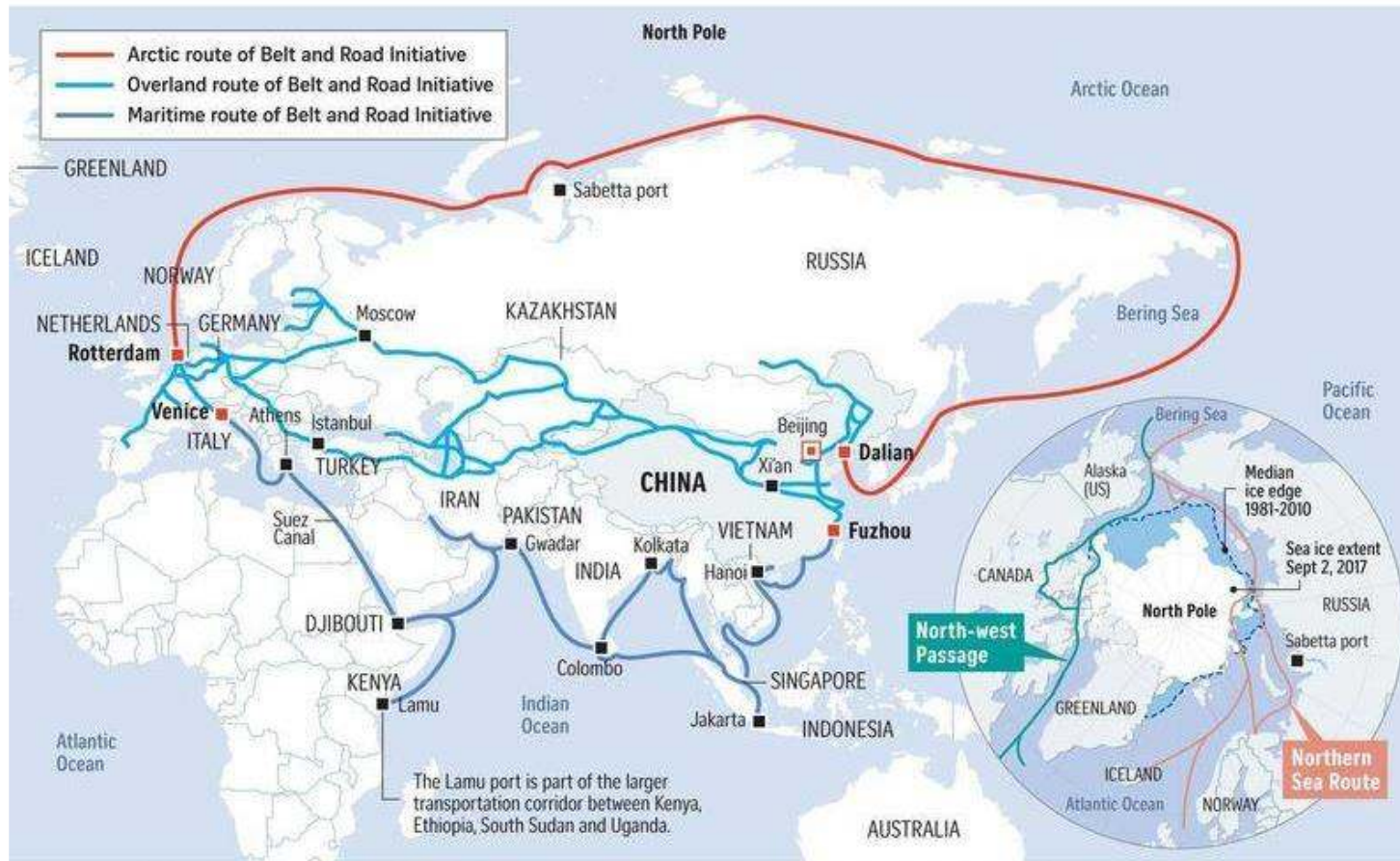
Pekín sabe que para ser una potencia tiene que **controlar el comercio internacional**

“China ha construido una red de puertos a lo largo del mundo que ya abarca al menos 88 terminales con propiedad, inversión o derechos de explotación de empresas chinas en 44 países distintos. De los 100 puertos comerciales más transitados, 32 cuentan con algún tipo de control del gigante asiático, a los que habría que sumar otros 25 que se encuentra dentro de la propia China. Además, lidera la fabricación de equipamiento comercial marítimo: produce el 96% de los contenedores, el 80% de las grúas de carga y descarga y recibe el 48% de los pedidos de construcción de barcos del mundo”

Fuente: El Orden Mundial (30.05.2022), disponible en https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/china-puertos-mundo/?utm_source=hs_email&utm_medium=email&hsenc=p2ANqtz-98iqO_G1bUE8_zmFAxin9JVgHVdpPMpXOE-f4mgSk2KrAZQObJNZq5fqxRbZ1Gb6RtBT0XeVa02sEdnL7cYLHtjflNeg. Última consulta: 12.06.2022.

La Ruta Polar (Ártico)

China's polar extension to Silk Road

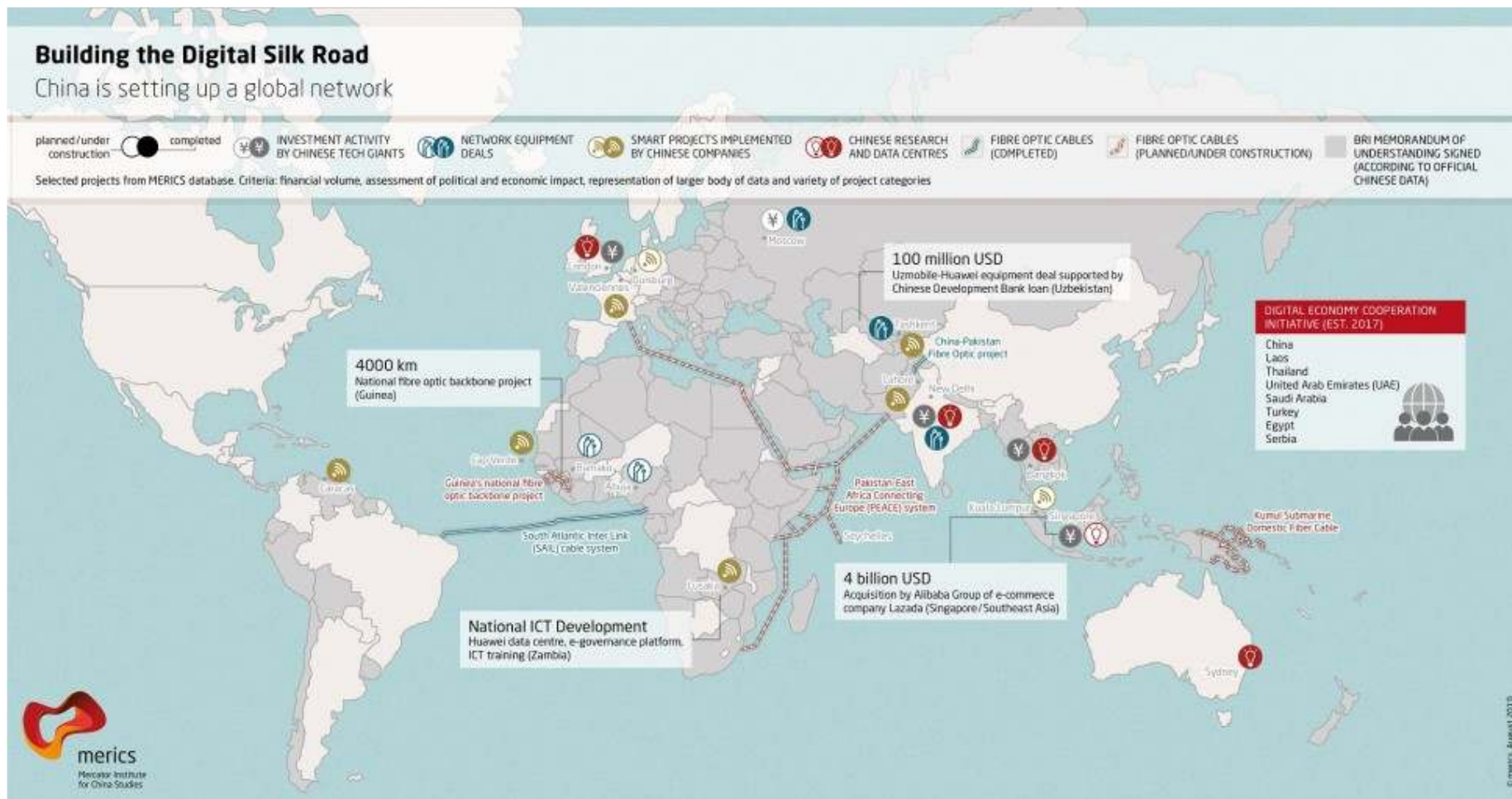


NOTE: September is the end of summer in the North Pole when the frozen lid of sea ice tends to shrink to its smallest. Unlike the Antarctica, there is no land under the frozen Arctic ice.
Sources: CHINA'S NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION, THE ARCTIC INSTITUTE, NATIONAL SNOW AND ICE DATA CENTRE, REUTERS STRAITS TIMES GRAPHICS

- MSC, CMA-CGM y Hapag-Lloyd no pasarán por el Ártico en sus rutas entre Europa y Asia.
- Según las estimaciones, la nueva ruta podría reducir a 20 los 48 días que toma actualmente llegar a Rotterdam desde China a través del Canal de Suez.

Fuente: “La «Ruta de la seda polar» rusa-china es para asegurar la dominación del comercio euroasiático”, News Front (18.06.2019), disponible en <https://es.news-front.info/2019/06/18/la-ruta-de-la-seda-polar-rusa-china-es-para-asegurar-la-dominacion-del-comercio-euroasiatico/> Última consulta: 22.05.2020. La “Ruta de la Seda Polar” podría cambiar las reglas del gas natural a escala global. Países principalmente interesados: China, Corea del Sur, EE.UU., Rusia y Noruega.

Building the Digital Silk Road



Fuente: "Networking the "Belt and Road" - The future is digital", Mercator Institute for China Studies (MERICS) (28/08/2019), disponible en <https://merics.org/en/tracker/networking-belt-and-road-future-digital>. Última consulta: 26.06.2021.

Más info: "China's Digital Silk Road after the Coronavirus", Center for Strategic and International Studies (CSIS) (13/04/2020), disponible en <https://www.csis.org/analysis/chinas-digital-silk-road-after-coronavirus>. Última consulta: 26.06.2021.

China y el desarrollo tecnológico



"China fue el país que registró más patentes internacionales en el 2019; es la primera vez en más de 40 años que EEUU no ocupa la primera posición (...) La tendencia ha cambiado; y no ha sido cuestión de un cambio repentino. En los últimos 20 años, las aportaciones de China al registro han crecido en un 200%." https://www.lespanol.com/omicron/tecnologia/20200407/futuro-chino-primera-china-registra-patentes-eeuu/480703225_0.html

- La batalla por liderar la revolución industrial tecnológica, y la necesidad de proteger la propiedad intelectual para lograrlo, es la verdadera clave que se encuentra detrás de la escalada de tensión comercial entre China y Estados Unidos.
- **"Made in China 2025"**, un plan a diez años vista que el Gobierno presentó en 2015 y con el que pretende reorientar su industria manufacturera hacia sectores de alta tecnología, dejando atrás su modelo de producción intensiva o de "fábrica del mundo". "La política 'Made in China 2025' es el foco principal de las preocupaciones de EEUU (...) Este es el quid de la cuestión, que **EEUU quiere que la cuarta revolución industrial y el 'internet de las cosas' sean americanos, no chinos.**

Fuente: "La lucha por el liderazgo tecnológico, clave del enfrentamiento entre China y EE.UU.", El Confidencial (26.04.2018), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2018-04-26/lucha-liderazgo-tecnologico-rivalidad-china-eeuu_1555390/ Última consulta: 23.05.2020.

Recomendado, sobre las "tierras raras", https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2019-05-30/que-son-tierras-raras-minerales-guerra-comercial-eeuu-china_2044334/

¿Decoupling?



Mural de Xi Jinping y Donald Trump. (Reuters)

La pandemia ha retratado la gran contradicción de las democracias occidentales respecto a Pekín. Nuestras economías son adictas a sus importaciones y sus cadenas globales de suministro. Un elemento estratégico que hemos entregado a un régimen opaco, autoritario y extremadamente poderoso. La batalla por la narrativa del coronavirus no es un mero ejercicio de retórica diplomática, sino la expresión pública del pulso hegemónico que sostienen Washington y Pekín. Y en este enfrentamiento, una palabra vuelve a sonar con fuerza estos días en los círculos de poder empresarial y político de Estados Unidos: **decoupling**.

La idea del 'desacoplamiento' de China no es nueva. Muchos llevan años abogando por repatriar algunas de cadenas de producción sectores estratégicos a Occidente y trasladar otras a áreas de influencia más cercanas para diversificar la cadena global de suministro y distribución. Pero después de décadas tercerizando la producción de todo tipo de bienes (y cada vez más servicios), ¿está el mundo preparado para divorciarse de China? Y tú, ¿estarías dispuesto a pagar tu parte de la cuenta?

- En los últimos 30 años, China ha absorbido millones de empleos en todo el mundo, especialmente en manufactura y **tecnología**.
- La pérdida de empleos por la deslocalización china fue uno de los caballos de batalla del candidato Trump, quien prometió mano dura contra Pekín para equilibrar la situación. **Un problema que excede el intercambio de mercancías: el robo de patentes y propiedad industrial, las medidas proteccionistas para acceder al mercado chino o la inyección de fondos públicos en empresas supuestamente privadas (gracias a lo que se conoce como China Inc)** han convertido a China en un competidor difícil de batir y un aliado del que es fácil desconfiar. Aquí está el origen de la guerra comercial que tuvo en vilo a la economía mundial en 2018 y 2019. Y Trump asegura que está dispuesto a avanzar en este camino, cueste lo que cueste.
- **Las inversiones totales de Estados Unidos en China subieron el año pasado a 14.000 millones de dólares, desde los 13.000 del año anterior** impulsado por las apuestas de compañías tan icónicas como Tesla, General Motors o Universal Studios. Una encuesta de la Cámara de Comercio de Estados Unidos en China mostró en abril que **la mayoría de las compañías americanas que operan en el país no tienen intención de mover su producción y cadenas de suministros. Una inercia con décadas de impulso que no va a ser fácil de modificar.**
- Ni siquiera Washington, con todo su poderío económico, político y tecnológico, puede revertir la globalización unilateralmente. **El desacople será global o no será. La UE es el mayor socio comercial de China.**
- Fuente: El Confidencial (19.05.2020), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2020-05-19/china-estados-unidos-decoupling-guerra-coronavirus_2600368/ Última consulta: 21.05.2020.

China y el “digital yuan”

"#China se adelanta en la carrera por crear una #moneda #digital centralizada que compita con el #Bitcoin y otras #criptomonedas y se ha convertido en la primera gran economía con su propia moneda digital. El #ciberyuan ya es una realidad, según adelanta **The Wall Street Journal** este martes (<https://lnkd.in/dyCRtMm>) (...) El periódico estadounidense también confirma que el país asiático está posicionando el #yuan digital a nivel internacional y lo está diseñando para que no esté atado al sistema financiero global, donde el dólar estadounidense ha sido el rey desde la Segunda Guerra Mundial." #CBDC #digitalcurrency #cryptocurrency #DigitalYuan #DigitalDollar #DigitalEuro #DigitalYen #digitaltrade #incotrans_ibas



China se convierte en la primera gran economía con moneda digital propia

Fuente: La Información (06.04.2021), disponible en <https://www.lainformacion.com/mercados-y-bolsas/china-convierte-primera-gran-economia-moneda-digital-propia/2834405/> Última consulta: 20.04.2021.

¿Puede China acabar comprándose un país?

¿Puede China acabar comprándose un país? Así opera la peligrosa deuda de Pekín

Los acuerdos con el país asiático prevén que China pueda obtener reembolsos inmediatos en cualquier momento, así como solicitar tierras o recursos naturales como compensación



Operarios trabajan en la construcción de la autopista de Bar-Boljare. (Reuters)

Por Irene Savio. Roma

24/05/2021 - 20:28 Actualizado: 24/05/2021 - 21:22



El caso es digno, como a menudo ocurre en los Balcanes, de un guion cinematográfico. Como actores principales, **Montenegro, China** y una serie de acuerdos firmados en 2014 para la construcción de una costosísima infraestructura, **la autopista Bar-Boljare**, también conocida como "la autopista que no va a ninguna parte". La verdadera protagonista, no obstante, es la letra pequeña que venía en esos documentos.

La obra fue iniciada gracias a un millonario préstamo del banco chino Exim — unos **1.000 millones de dólares** a reembolsar en dos décadas, según lo estimado— y encargada a otra empresa estatal, la China Road and Bridges (CRBC), responsable hasta ahora de la construcción del primer tramo de la obra, unos 40 kilómetros. ¿El problema? Este tramo ni siquiera ha sido completado, la autopista aún no genera ni un solo euro en beneficios directos y, sin embargo, **a partir del mes de julio, Montenegro, un diminuto país del tamaño de la provincia de Córdoba, tendrá que comenzar a devolver su deuda. Así lo establece el contrato firmado, el cual se encuentra sujeto a la ley china.**

Fuente: El Confidencial (24.05.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2021-05-24/acabara-china-comprandose-montenegro_3088763/ Última consulta: 28.06.2021.

China y “Global 1-2-3 Logistics Circle”



De potencia industrial a centro logístico, comercial y financiero

El plan "Global 1-2-3 Logistics Circle", que prevé la construcción de un sistema logístico y de transporte que permita en 2035 la entrega de bienes en el interior de China en un día, y a los países vecinos y las principales ciudades del mundo en plazos de dos y tres días, respectivamente, está llamado a impulsar el comercio de China con las principales economías de la Unión Europea y Asia.

Según algunos expertos, el comercio exterior de China crecerá más de un 5% anual durante el período del 14º Plan Quinquenal (2021-25), y el Plan de 15 años previsto por "Global 1-2-3 Logistics Circle" supone un significativo esfuerzo que pretende seguir desplazando gradualmente el centro de gravedad económico mundial a China.

Este Plan sin precedentes crearía la mayor red de transporte del mundo para acortar significativamente los tiempos de envío, facilitando el flujo de mercancías de China con otras importantes economías, en particular con los países asiáticos con los que China comparte frontera terrestre, y los países a lo largo del corredor suroeste de China, como Pakistán, Myanmar y diversos estados de Europa.

” La logística está llamada a ser un resorte fundamental de este nuevo orden mundial que China está dibujando con su iniciativa “One Belt, One Road” o Ruta de la Seda y ahora también con su plan “Global 1-2-3 Logistics Circle”

A finales de 2020, la Unión Europea completó las negociaciones para un tratado bilateral de inversión con China, el mayor socio comercial del bloque comunitario. Además, China firmó en noviembre el mayor acuerdo comercial del mundo, la Asociación Económica Integral Regional (RCEP), que abarca un tercio de la economía mundial. La optimización de la conectividad logística que se pretende alcanzar con “Global 1-2-3 Logistics Circle” podría, por tanto, acelerar la implementación de estos acuerdos comerciales.

Fuente: Diario del Puerto (09.04.2021), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/noticia1672> Última consulta: 20.04.2021.

Frente al “BRI”, el “B3W” (Build Back Better for the World)

ANÁLISIS DE GZERO MEDIA

¿Puede el G7 ofrecer una alternativa real a la inversión china para el resto del mundo?

El nuevo programa del G7, conocido como “B3W” (Build Back Better for the World), busca plantar cara a los megaproyectos chinos de infraestructura en el resto del mundo



Fotografía de los líderes políticos tomada durante la cumbre del G7 en Carbis Bay, Reino Unido. (EFE)

“**¿En qué se diferenciará el B3W del BRI?** En bastantes aspectos. B3W ha sido planteado como la antítesis del BRI, el cual ha movilizado fondos para proyectos de infraestructura en partes del mundo con un alto nivel de riesgo que durante mucho tiempo habían sido olvidadas por los prestamistas tradicionales. Sin embargo, también ha sido criticado por financiar plantas de carbón contaminantes, ignorar los procesos justos de licitación, desplazar a personas vulnerables y cargar a los países donde se realizan los proyectos con una enorme deuda con Pekín. Por el contrario, los impulsores del B3W aseguran que financiará proyectos de infraestructura “impulsados por valores” que se alineen con el Acuerdo Climático de París, se otorguen de manera transparente, brinden beneficios a largo plazo a las comunidades y ofrezcan condiciones que las naciones en desarrollo puedan pagar.”

Fuente: El Confidencial (20.06.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2021-06-20/puede-el-g7-ofrecer-una-alternativa-real-a-la-inversion-china-para-el-resto-del-mundo_3134672/ Última consulta: 28.06.2021.

EE.UU. sigue extendiendo sus tentáculos

EEUU impulsa un plan de cooperación económica con 12 países del Indopacífico

- * Los 13 países de la alianza suponen el 40% del PIB mundial.
- * El IPEF buscará contrarrestar la influencia de China en la zona y su impacto en las cadenas de producción y suministro



El primer ministro japonés, Fumio Kishida, junto al presidente de EE.UU., Joe Biden en su visita a Tokio

elEconomista / Agencias

24/05/2022 - 17:38

"El [IPEF](#) (Indo-Pacific Economic Framework) buscará contrarrestar la influencia de [China](#) en la zona y su impacto en las cadenas de [producción](#) y [suministro](#). Los 13 países de la [alianza](#) suponen el 40% del [PIB mundial](#)."

[#eeuu](#) [#japón](#) [#Australia](#) [#Brunei](#) [#Indonesia](#) [#India](#) [#CoreadelSur](#) [#Filipinas](#) [#Malasia](#) [#Nuevazelanda](#) [#Singapur](#) [#Tailandia](#) [#Vietnam](#) [#Indopacífico](#) [#Quad](#) [#Taiwán](#)

Fuente: El Economista (24.05.2022), disponible en <https://www.economista.es/economia/noticias/11783405/05/22/EEUU-impulsa-un-plan-de-cooperacion-economica-con-12-paises-del-Indopacifico-.html>. Última consulta: 12.06.2022.

No solo en el Indopacífico sino también en Latinoamérica

Estados Unidos lanza un plan de inversión en Latinoamérica para reducir la influencia china

- El país asiático invirtió 12.800 millones en 2019
- *Build Back Better World*, un plan del G7 para potenciar las infraestructuras



Álvaro Moreno

18/10/2021 - 17:55

Estados Unidos lanza un contraataque para mantener su influencia en Latinoamérica frente a China. La región lleva años recibiendo importantes flujos de capital de Asia, que se está haciendo con algunas de sus principales empresas logísticas y estratégicas. Frente a este avance, la administración Biden ha empezado una gira por Panamá, Colombia y Ecuador, para ofrecer a los países de la región una compañía a Xi Jinping.

Fuente: El Economista (18.10.2021), disponible en <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/11436502/10/21/Estados-Unidos-lanza-un-plan-de-inversion-en-Latinoamerica-para-reducir-la-influencia-china.html>. Última consulta: 29.11.2021.

¿Y con América Latina, cómo estamos los europeos?

Bruselas prepara una ofensiva comercial y diplomática para frenar el avance de China y Rusia en Latinoamérica

Un documento interno de la Comisión alerta de que la UE pierde terreno peligrosamente en unos países cruciales para preservar el orden multilateral y el suministro de materias primas



El presidente argentino, Alberto Fernández, saluda al líder ruso, Vladimir Putin, en una visita a Moscú el 5 de febrero.
JUAN MARRONATA (AFP)

Fuente: El País (18.08.2022), disponible en https://elpais.com/internacional/2022-08-18/bruselas-prepara-una-ofensiva-comercial-y-diplomatica-para-frenar-el-avance-de-china-y-rusia-en-latinoamerica.html?ssm=TW_CC. Última consulta: 18.08.2022.

¿Y con América Latina, cómo estamos los europeos?

II FORO ECONÓMICO INTERNACIONAL DE EXPANSIÓN

Laya: "El vacío de la UE en Latinoamérica lo ocupan otros"

INMA BENEDITO - 8 JUN 2021 - 20:52



"España trabaja con Portugal para construir un puente más sólido entre la UE y América Latina", ha asegurado.

Europa fue pionera en el descubrimiento de América Latina, pero el tiempo y las crisis han ido deshaciendo lazos que unían ambas regiones. Medio siglo después, **China amenaza más que con redescubrirla, con conquistarla y ocupar el hueco dejado por el Viejo continente.** "El vacío que deja la Unión Europea en Latinoamérica lo ocupan otros", advirtió ayer la ministra de Asuntos Exteriores, **Arancha González Laya**, en su intervención en el **II Foro Económico Internacional EXPANSIÓN**.

Laya se refirió directamente a China, cuya inversión se ha multiplicado por 10 entre 2008 y 2018. **"China es el primer socio comercial de América Latina.** Esto no deberíamos olvidarlo, porque tiene implicaciones que deberíamos tomarlos en serio", añadió la ministra.

El país asiático lleva años inyectando inversiones millonarias en regiones en desarrollo que considera estratégicas. Es el caso de numerosos mercados de América Latina, pero **también de África**, con economías en desarrollo que han sufrido importantes crisis económicas y políticas en los últimos años.

El peligro que tiene es que estas regiones son también estratégicas para la Unión Europea, y el haber deshecho posiciones en las últimas décadas puede darle ventaja a Pekín. **"Tenemos que cambiar, darle a América Latina la atención que se merece y que hoy no recibe**, desde luego no por parte de Europa".

Una atención que, añadió, no se corresponde con la importancia que la región tiene para el continente europeo. **Basta con mirar el flujo de inversiones entre ambos bloques: 7.580 millones de euros**, que suponen más que el total de las inversiones europeas en China, Japón e India juntas. Y sin embargo, desde 2015 no se ha celebrado ni una cumbre entre la UE y Latinoamérica, lamentó la titular de Exteriores. "Ha habido pocas visitas de alto nivel", y recordó que en sus últimos viajes al continente suele recibir como reclamo que desde Europa se haya "descuidado tanto la relación".

Para reconducirla, Laya incidió en que **"España trabaja con Portugal para construir un puente más sólido entre la UE y América Latina"**. De hecho, el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, inició ayer una visita de alto nivel al continente, acompañado de una delegación empresarial y de la titular de Industria, Comercio y Turismo, y a la que se suma hoy la ministra de Exteriores. España también está contribuyendo al impulso de la vacunación en el continente, hacia el que espera enviar un total de 22,5 millones de viales antes de verano, "que ya son más de las que EEUU ha ofrecido".

Además, Laya anunció la **creación de una iniciativa de diálogo sobre la democracia con Latinoamérica**, que arrancará en septiembre, porque, añadió, "nunca el apoyo a la democracia ha sido menor en América Latina".

En definitiva, puso en relieve que hace falta **"más unión, más Iberoamérica, menos proteccionismos**, éste es el menú que les propongo".

Fuente: Expansión (08.06.2021), disponible en <https://www.expansion.com/economia/2021/06/08/60bfa162468aeb3b5d8b45a0.html> Última consulta: 28.06.2021.

España aboga por un "gran consenso" para cerrar el acuerdo UE-Mercosur

EFE | Brasilia | 7 may. 2021

Fuente: EFE (07.05.2021), disponible en <https://www.efc.com/efe/america/economia/espana-aboga-por-un-gran-consenso-para-cerrar-el-acuerdo-ue-mercosur/20000011-4531121> Última consulta: 28.06.2021.

El 30 de noviembre de 2021 seguíamos con...

Un embajador europeo aseguró que “hay una decisión política” de reflotar el acuerdo con el Mercosur que firmó Macri

En una entrevista con TN, el funcionario esloveno Alain Bergant contó que Europa empieza a mostrarse más predispuesta a ratificar el tratado con el bloque.



Por Gonzalo Bañez

Última modificación: 20 de noviembre 2021, 15:49hs



La ratificación todavía parece lejana, pero el bloque europeo **empieza a mostrarse más abierto a la idea de avanzar en la concreción final del acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea (UE) y el Mercosur.** Muchas trabas se generaron desde aquel 28 de junio de 2019 cuando ambas partes sellaron el compromiso.

Fuente: TN (20.11.2021), disponible en

<https://tn.com.ar/internacional/2021/11/20/un-embajador-europeo-aseguro-que-hay-una-decision-politica-de-reflotar-el-acuerdo-con-el-mercursos-que-firmo-macri/>. Última consulta: 28.06.2021.

UE-Mercosur: ¡Bravo!

El acuerdo comercial con el Mercosur una apuesta por el multilateralismo, la integración y el comercio internacional



Fuente: El Confidencial (17.07.2019), disponible en

https://blogs.elconfidencial.com/mundo/tribuna-internacional/2019-07-17/ue-mercursos-bravo_2128407/. Última consulta: 28.06.2021.

Por Ramón Jáuregui*

17/07/2019 - 05:00



Hay muchas voces alarmadas ante este acuerdo: granjeros franceses, irlandeses y polacos, temerosos de las importaciones de carne; ecologistas que creen que animará la deforestación de la Amazonia; proteccionistas de todo tipo sobre la competencia europea en su potencial exportador; empresarios sudamericanos que consideran que las exigencias de trazabilidad a las importaciones europeas son exageradas; izquierdistas de toda condición que se oponen a todo acuerdo comercial con **argumentos retóricos del pasado...** Por supuesto, hay intereses opuestos a este tipo de acuerdos y hay **intereses legítimos afectados** por una transición compleja hacia un intercambio comercial sustancialmente libre de aranceles nacionales.

Pero son razonamientos pequeños o infundados frente a la **enorme trascendencia de este logro negociador** en un proceso tan largo como complejo. Primero porque el acuerdo posee un **enorme efecto geopolítico** colocando a **Europa** y a **América Latina** en el tapete de la escena mundial. Frente al proteccionismo del 'America First', de la guerra comercial y tecnológica, frente a las amenazas comerciales para resolver problemas migratorios, frente a la elevación de aranceles al aluminio o al acero o a las aceitunas, frente a todo eso, Europa y Mercosur lanzan al mundo la buena nueva de un acuerdo que regula y favorece su comercio respectivo. **Es una apuesta por el multilateralismo**, la integración y el comercio internacional regulado frente al unilateralismo, el aislacionismo y el proteccionismo nacionalista.

UE – Mercosur



ACUERDO COMERCIAL UE-MERCOSUR*

TENDER PUENTES PARA EL COMERCIO Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE

*Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

DATOS CLAVE



- Una región de más de **260 millones** de consumidores
- La 5.ª economía más importante fuera de la UE, con un **PIB anual de 2,2 billones EUR**
- Mercados cerrados** con elevadas barreras arancelarias y no arancelarias
- Un destino para bienes de la UE por valor de **45 000 millones EUR** (en 2018) y servicios de la UE por valor de **23 000 millones EUR** (2017)
- Un mercado para **60 500 empresas de la UE**
- Un destino de gran importancia para las inversiones de la UE, con un **volumen de inversiones de 381 000 millones EUR en 2017**

El comercio es esencial para el crecimiento y la creación de empleo. Las exportaciones de la UE únicamente a Brasil ya sustentan **855 000 puestos de trabajo en la UE y otros 436 000 en Brasil**. Más exportaciones suponen más empleo.

PRINCIPALES BENEFICIOS PARA LAS EMPRESAS DE LA UE

1. Reducción de aranceles

→ El acuerdo eliminará derechos de aduana elevados en **sectores clave de exportación de la UE**

- Automóviles y sus piezas
- Maquinaria
- Sustancias químicas
- Productos farmacéuticos



y productos excluidos hasta ahora del mercado del Mercosur, como las prendas de vestir y el calzado.

En el caso de algunos de estos aranceles, la eliminación progresiva se llevará a cabo a lo largo de varios años.

Junio de 2019

→ **«Ventaja del pionero»:** La UE será el primer gran socio comercial en celebrar un acuerdo comercial con el bloque del Mercosur. El Mercosur ofrecerá ahora a las empresas de la UE un acceso a su mercado mucho más favorable del que ofrece a las empresas de otros países.

→ **Mayor competitividad:** Con la eliminación de aranceles, las numerosas empresas europeas ya establecidas en los países del Mercosur podrán importar piezas y productos intermedios con más facilidad.

2. Simplificación de los procedimientos aduaneros y de cumplimiento

Ambas partes simplificarán sus procedimientos aduaneros y reforzarán su colaboración en materia de normas y reglamentos técnicos, de modo que las diferencias que puedan existir no impidan a las empresas de la UE exportar al Mercosur.



3. Venta de servicios e implantación de empresas

Los países del Mercosur han ofrecido hasta ahora un acceso limitado a los proveedores de servicios de otros países de la Organización Mundial del Comercio (OMC), pero las empresas de la UE ya participan en la prestación al Mercosur de servicios de telecomunicaciones, financieros, empresariales y de transporte, entre otros sectores. El acuerdo abordará muchas barreras importantes a las que se enfrentan dichas empresas. También ayudará a otras empresas que deseen prestar servicios o crear una empresa de servicios o manufacturera en un país del Mercosur. Disfrutarán de mayor seguridad jurídica y de condiciones de competencia equitativas.



4. Acceso a los contratos públicos

El acuerdo comercial entre la UE y el Mercosur permitirá a las empresas de la UE participar en los contratos públicos en las mismas condiciones que las empresas del Mercosur. Hasta ahora, este mercado permanecía en gran medida cerrado a las empresas de la UE. Los países del Mercosur no son parte del Acuerdo plurilateral sobre Contratación Pública y hasta ahora no han permitido acceder a sus licitaciones públicas a terceros países.



5. Apoyo a las pequeñas y medianas empresas

Con frecuencia, las pequeñas y medianas empresas no pueden permitirse entrar en nuevos mercados de exportación debido a la burocracia en las aduanas o los costosos requisitos de ensayo y certificación. En muchos casos, ello se añade a un desconocimiento de los requisitos y procesos regulatorios para comercializar sus productos en el mercado de exportación. Gracias al acuerdo, se beneficiarán ahora de una nueva plataforma en línea que **facilitará el acceso a la información sobre los requisitos del mercado** y las desgravaciones aduaneras.



APOYO Y RESPETO DE LOS INTERESES DE LOS AGRICULTORES DE LA UE

Con el acuerdo comercial los agricultores y los productores de alimentos europeos podrán sacar más fácilmente el máximo partido de las nuevas oportunidades en los países del Mercosur, que representan un gran mercado de más de 260 millones de personas. Ello se logrará:

- eliminando los elevados aranceles aplicados a los principales productos de exportación de la UE
- evitando la limitación de alimentos tradicionales de la UE
- haciendo que los procedimientos de seguridad alimentaria sean más claros, más previsibles y menos engorrosos para los exportadores de la UE



El Mercosur ya es un gran mercado para las exportaciones de la UE de aceite de oliva, patatas congeladas, marta, chocolate, hortalizas y fruta (en particular peras, ciruelas, kiwis y manzanas), bebidas no alcohólicas y vinos, vodka y whisky. El acuerdo abrirá nuevas oportunidades para esos y otros productos de la UE mediante la supresión de elevados derechos de aduana en un mercado con un poder adquisitivo cada vez mayor.



Junio de 2019

Fuente: Comisión Europea, “Acuerdo comercial UE-Mercosur, tender puentes para el comercio y el desarrollo sostenible”, junio 2019 [online]. [Consulta: 29-11-2021]. Disponible en [https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2019/july/tradoc_157989.pdf]

UE – Mercosur

Tribuna Mercados

Por Ignacio Bartesaghi | Ramón Caoilda Béjar

Un Mercosur entre censuras y definiciones estratégicas. La importancia para la UE y España

La importancia del acuerdo es manifiesta para comenzar una nueva y fructífera etapa de relaciones entre la Unión Europea y los países del Mercado Común del Sur.



Cumbre de Mercosur. (EFE)

Por Ignacio Bartesaghi | Ramón Caoilda Béjar
19/07/2021 - 06:00



Los presidentes de Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, países fundadores del Mercado Común del Sur (Mercosur). Mercosur, así como de Chile y Bolivia, que son asociados, celebraron el 26 de marzo de 2021 los 30 años del bloque en un acto virtual en el que quedaron patentes las diferencias en torno a la estrategia conjunta de apertura comercial.

El 7 de julio se realizó la LVIII Reunión Ordinaria del Consejo del Mercado Común (CMC), órgano máximo del Mercosur. Dicha reunión fue realizada un día antes del esperado encuentro entre los presidentes de los países miembros, luego de un complejo y desgastante proceso de negociación por la **baja del arancel externo común (AEC)** del bloque y por la propuesta de flexibilización para negociar con economías de extrazona.

Si bien las expectativas estaban centradas en cómo se desarrollaría la cumbre presidencial, el debate comenzó un día antes por las diferencias registradas en la reunión del CMC, donde una vez más, no se alcanzó un consenso respecto a los dos temas centrales debatidos. Cabe recordar que **Brasil** y Uruguay presentaron una propuesta sobre la rebaja del AEC (el que hoy duplica la media internacional) y respecto a la flexibilización, las que recibieron contrapropuestas que no convencieron a las partes.

Fuente: El Confidencial (19.07.2021), disponible en https://blogs.elconfidencial.com/mercados/tribuna-mercados/2021-07-19/importancia-ue-espana-mercador_3189559/. Última consulta: 28.06.2021.

En ese contexto Uruguay decidió publicar una declaración donde anuncia que el país "comenzará a conversar con terceros para negociar acuerdos comerciales de extrazona", además de comunicar a los miembros que entiende que la Decisión 32/00 del CMC no fue incorporada por este país, por lo que la misma no se encuentra vigente. Unos pocos minutos después de la publicación de la comunicación, la polémica ya estaba instalada en todos los medios de prensa de la región, con declaraciones que indicaban molestia con la posición de **Uruguay**, al cual especialmente Argentina y en menor medida Paraguay, acusan de querer quebrar la unidad del Mercosur.

Naturalmente que la decisión tomada por Uruguay, que cuenta con el apoyo tácito de Brasil (todavía no de forma expresa), marcó la reunión de presidentes del día siguiente, con una primera polémica determinación tomada por Argentina que decidió transmitir exclusivamente el discurso de **Alberto Fernández** por los medios oficiales. Este hecho de censura ejemplifica la gravedad de la crisis que atraviesa actualmente el Mercosur, la que no solo es política sino también institucional.

Podría decirse que el Mercosur comenzó a incumplir sus compromisos desde prácticamente sus orígenes

Todos los discursos presidenciales de la cumbre virtual giraron en torno a las negociaciones en curso y a las posiciones de sus miembros, donde una vez más Argentina se mostró inflexible, pregonando un Mercosur de antaño que no se condice con la realidad, además de aseverar que la legalidad y la regla del consenso lo que prima en el bloque. Por otro lado, **Brasil** volvió a sostener un tono similar al de la cumbre por los 30 años, cuestionando el consenso cuando es utilizado como veto y adelantando que nadie impedirá la modernización de la economía brasileña. Además, aclaró que, en los próximos seis meses, la presidencia pro tempore ahora a cargo de Brasil, seguirá adelante con el objetivo de **bajar el arancel del bloque** y concretar la flexibilización.

UE – Mercosur

Perder la agricultura para salvar la industria: el tratado con Mercosur que divide la UE

Desde 2020, el acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y los países del Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) se encuentra en vía muerta



Por Into Europe | EC Video

25/08/2022 - 14:34 · Actualizado: 26/08/2022 - 21:44



Desde 2020 el acuerdo de libre comercio entre la UE y los países del Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) se encuentra en una vía muerta. La ola de proteccionismo, la disrupción de las cadenas de suministros, las consecuencias de la pandemia han estancado el proceso de ratificación.

Fuente: El Confidencial (25.08.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-08-25/agricultura-industria-acuerdo-mercotur-ue_3473661/. Última consulta: 18.09.2022.

Hacia un nuevo orden mundial... Bajo nuestra responsabilidad

HACIA UN DESARROLLO MÁS SOSTENIBLE

La ONU y la Unesco buscan establecer un nuevo orden mundial que integre los ODS

Los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) agrupan los 17 retos que la ONU propuso en 2015 a los líderes mundiales para cambiar nuestra forma de desarrollo. A pesar de eso, muchos siguen viéndose incumplidos



Reciclaje, reutilización... son conceptos fundamentales en los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Foto: EFE

Por Agencias

26/10/2021 - 11:25 Actualizado: 26/10/2021 - 23:33



La Organización de las Naciones Unidas (ONU), junto con la UNESCO, han hecho este lunes un "llamamiento urgente a los pueblos de la tierra" para establecer un nuevo orden mundial que integre los **Objetivos de Desarrollo Sostenible y Agenda 2030** durante el 75º aniversario de la fundación de Naciones Unidas y la UNESCO.

Durante la celebración, que ha tenido lugar en la sede de **CaixaForum Madrid**, se han reunido importantes **personalidades, científicos, instituciones y grandes pensadores**, tal y como han recogido los organismos en un comunicado.

"Le corresponde a la humanidad asumir su responsabilidad"

En este sentido, los participantes han debatido sobre algunas de las amenazas que atraviesa la humanidad, sobre las que han coincidido en que "resultan indispensables algunos cambios radicales a escala global en la **gobernanza del mundo y en el comportamiento humano**".

Fuente: El Confidencial (26.10.2021), disponible en https://www.elconfidencial.com/medioambiente/soy-eco/2021-10-26/objetivos-desarrollo-sostenible-onu-unesco_3313265/. Última consulta: 29.11.2021.

ODS Agenda 2030



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

1 FIN DE LA POBREZA 	2 HAMBRE CERO 	3 SALUD Y BIENESTAR 	4 EDUCACIÓN DE CALIDAD 	5 IGUALDAD DE GÉNERO 	6 AGUA LIMPIA Y SANEAMIENTO
7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE 	8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO 	9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA 	10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES 	11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES 	12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES
13 ACCIÓN POR EL CLIMA 	14 VIDA SUBMARINA 	15 VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES 	16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS 	17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS 	 OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Producido en colaboración con **TROLLBÄCK+COMPANY** | TheGlobalGoals@trollbeck.com | +1.212.529.1010
Para cualquier duda sobre la utilización, por favor comuníquese con: dpicampaign@un.org

Cambio climático y geopolítico...

Cambio climático y geopolítico: cómo arreglar el planeta sin crear (más) tensiones

Por primera vez, el IPCC dice que el cambio climático está inequívocamente causado por el ser humano y que está relacionado con los últimos fenómenos meteorológicos extremos



Protestas de jóvenes contra la inacción por el cambio climático en Valencia. (EFE)

Por Carlos Santamaría*

14/08/2021 - 05:00



En las últimas semanas, países tan distintos como Canadá y Estados Unidos, Irán, Turquía y Grecia han sufrido algunas de **las peores olas de calor, sequías e incendios forestales** en décadas. Mientras tanto, lluvias torrenciales e inundaciones sin precedentes han afectado a China y Alemania.

Estos desastres climáticos se han cobrado la vida de decenas de personas, han dejado a miles sin hogar y los daños a infraestructuras y propiedades ascienden a miles de millones. Como afirmó la experta Elizabeth Kolbert hace unos meses, a menos que actuemos ahora mismo con respecto al clima **estamos condenados**. El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el **Cambio Climático** está de acuerdo. El IPCC, que representa a los principales científicos del clima del mundo y está respaldado por los gobiernos nacionales, publicó el lunes **su primer informe sobre el clima desde 2013**. Por primera vez, el IPCC dice que el cambio climático está **inequívocamente causado por el ser humano** y que está directamente relacionado con los **fenómenos meteorológicos extremos** que estamos viendo últimamente.

Fuente: El Confidencial (14.08.2021),
disponible en
https://www.elconfidencial.com/mundo/2021-08-14/cambio-climatico-informe-ipcc_3227839/. Última consulta:
29.11.2021.

“European Green Deal” o Pacto Verde Europeo



Consejo Europeo
Consejo de la Unión Europea

Acerca de las instituciones ▾

Áreas temáticas ▾

Reuniones ▾

Noticias y multimedia ▾

Investigación y publicaciones ▾

Q ▾

ES ▾

[Inicio](#) > [Políticas](#)

> Síntesis

> Objetivo 55

> Cronología — Pacto Verde Europeo y «Objetivo 55»

Pacto Verde Europeo

El objetivo de la UE: la neutralidad climática de aquí a 2050

El futuro de Europa **depende de la salud del planeta**. Los retos actuales en materia de clima y medio ambiente exigen una respuesta urgente y ambiciosa.

La UE se ha comprometido a lograr **la neutralidad climática de aquí a 2050**. Para conseguir este objetivo será necesaria **una transformación de la sociedad y de la economía europeas**, que tendrá que ser **rentable, justa y socialmente equilibrada**.

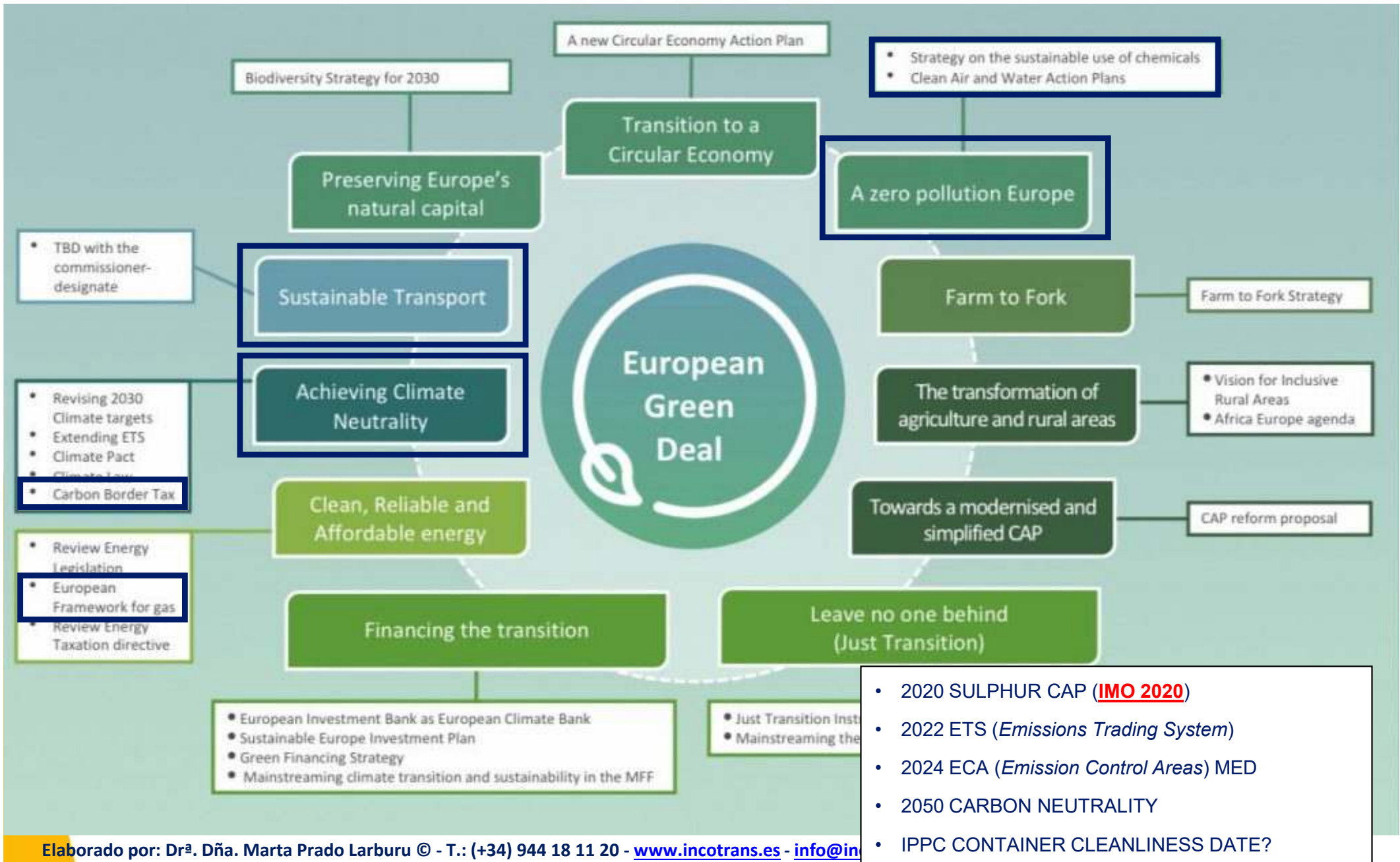
La Comunicación de la Comisión Europea sobre el Pacto Verde Europeo enuncia una serie de iniciativas estratégicas destinadas a ayudar a la UE a alcanzar su objetivo de neutralidad climática para 2050. El **Consejo** debate las iniciativas legislativas y de otra índole relativas al Pacto Verde Europeo tras las correspondientes propuestas de la Comisión.



¿Cómo logrará la UE la neutralidad climática de aquí a 2050?

Fuente: Consejo de la Unión Europea, disponible en <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/green-deal/>. Última consulta: 29.11.2021.

“European Green Deal” – Nuevo marco regulatorio



“Fit for 55”



Consejo Europeo
Consejo de la Unión Europea

Acerca de las instituciones ▾

Áreas temáticas ▾

Reuniones ▾

Noticias y multimedia ▾

Investigación y publicaciones ▾

Q ▾

ES ▾

> Síntesis

> Objetivo 55

> Cronología — Pacto Verde Europeo y «Objetivo 55»

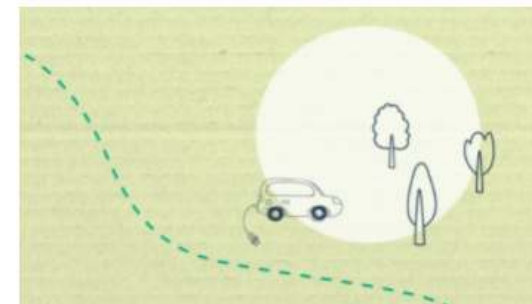
Objetivo 55

El plan de la UE para una transición ecológica

En el contexto del Pacto Verde Europeo, la UE se ha fijado, con la Legislación Europea sobre el Clima, el objetivo vinculante de **lograr la neutralidad climática de aquí a 2050**. A tal fin, a lo largo de las próximas décadas habrá que reducir sustancialmente los niveles actuales de emisiones de gases de efecto invernadero. Como paso intermedio hacia la neutralidad climática, la UE ha elevado su ambición en materia de clima para 2030 comprometiéndose a reducir las emisiones en **al menos un 55 % de aquí a 2030**.

En el marco del paquete de medidas «Objetivo 55», la UE está **revisando su legislación en materia de clima, energía y transporte** con el fin de adaptar las normas vigentes a las ambiciones para 2030 y 2050. Este paquete de medidas incluye asimismo una serie de nuevas propuestas.

Infografía - How the EU delivers the green transition



Ver infografía completa

Fuente: Consejo de la Unión Europea, disponible en <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/green-deal/>. Última consulta: 29.11.2021.

El pasado 14 de julio, la [Comisión Europea](#) presentó el paquete climático Fit for 55, una iniciativa que incluye una serie de propuestas con el fin de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en, **al menos, un 55% en 2030**, y lograr que Europa sea el primer continente climáticamente neutro del mundo en 2050.

Aunque quizás las prioridades han cambiado...

Cultura ■ Los dos perdedores con la invasión de Ucrania

Las dos víctimas

Esta visión neocon, que establece de un modo claro una nueva guerra fría, tiene dos víctimas: Europa y la ideología progresista. En un mundo de guerra, de pelea por los combustibles fósiles, de refuerzo del gasto en defensa, la UE está poco preparada, porque construyó sus últimos años sobre el comercio, la exportación y la importación, las reglas internacionales y las inversiones en el ámbito financiero. **Perdió muchas de sus capacidades Internas, Incluso en áreas estratégicas, y eso dificulta enormemente** que pueda contar ahora con la autonomía que desea. Reconstruir toda esa esfera propia exige inversión y una forma de pensar muy diferente de la que nos trajo hasta aquí; y no parece que los principales países de la UE estén alineados en realizar las acciones pertinentes con la intensidad que sería necesaria.

Y en cuanto a la ideología progresista, el problema con la invasión de Ucrania y con la nueva agenda es que les cambia el paso por completo. Sin duda, el mundo verde, digital e integrador **al que aspiraban**, con el cambio climático como la gran amenaza, palidece ante los nuevos tiempos. Muchas de sus propuestas suenan secundarias en esta época, cuando las balas, la guerra comercial y la inflación amenazan con una depresión económica. **Ninguno de los grandes países piensa en el cambio climático como objetivo último**, ya que ahora se trata de asegurar el abastecimiento.

“La **nueva época** ha llevado a un **terreno, el del realismo y la geopolítica**, el de las tensiones entre países y territorios y el del agravamiento de las diferencias entre clases, para el que la visión progresista no estaba preparada. En ese contexto, **la apuesta verde y digital queda supeditada a la geopolítica**, y podrá desarrollarse, pero siempre y cuando convenga a esta última.”

Fuente: El Confidencial (15.05.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/cultura/2022-05-15/perdedores-guerra-ucrania-eeuu-rusia-europa-ideologia_3424512/. Última consulta: 12.06.2022.

Estamos en un entorno VUCA nunca visto anteriormente...



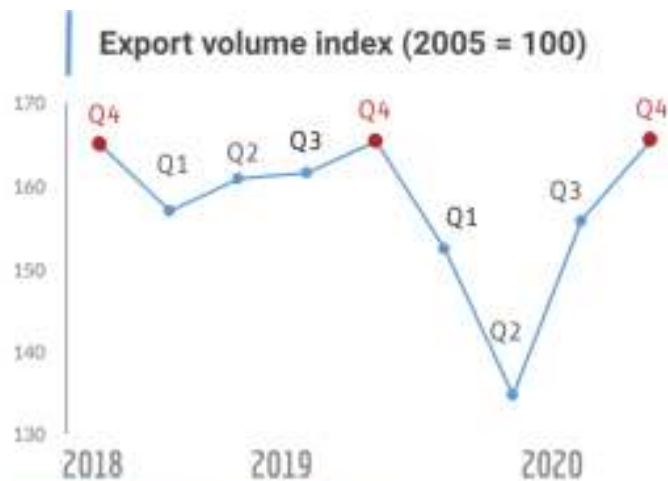
Fuente: "¿Qué es el entorno VUCA y cómo afecta a la supervivencia de las empresas?" (17/05/2022), disponible en <https://www.apd.es/que-es-el-entorno-vuca-y-como-afecta-a-la-supervivencia-de-las-empresas/>. Última consulta: 25.09.2022.

A finales del 2020 estábamos a cero en datos anuales...



VOLUME INDEX OF MERCHANDISE EXPORTS UNCTAD AND WTO preliminary data

World trade in volume terms shows 0% growth in 2020Q4 YoY basis.



0% 
in 2020Q4 yoy

Fuente: UNCTAD, disponible en <https://stats.unctad.org/merchvolume>, y https://unctadstat.unctad.org/EN/Infograp_hics.html. Última consulta: 29.11.2021.



<http://stats.unctad.org/merchvolume>

Había recuperación del comercio internacional finalizando el 2021...

La OMC corrige al alza sus previsiones

La recuperación del comercio mundial supera las expectativas

La recuperación del comercio mundial supera las expectativas y la OMC corrige sus expectativas para este año y para 2022, aunque alerta de la repercusión de la inflación en los flujos internacionales.

Miércoles, 06/10/2021



La OMC ha mejorado sus perspectivas de marzo y ahora estima que el volumen del comercio mundial de mercancías crecerá un 10,8% este 2021 y que en 2022 este incremento será de un 4,7%.

El organismo internacional considera que el crecimiento *se moderará* según el comercio de mercancías se vaya ajustando a su tendencia a largo plazo anterior a la pandemia.

Además, en su previsión también en cuenta que las dificultades relacionadas con la oferta, como la escasez de semiconductores y los retrasos en los puertos, pueden someter a *tensiones a las cadenas de suministro* y afectar al comercio en determinadas zonas del planeta, así como en diferentes sectores económicos.

Sin embargo, la OMC considera poco probable que estas tensiones tengan repercusiones importantes en los agregados mundiales, ya que, a su juicio, los mayores riesgos de deterioro en las perspectivas para los tráficos internacionales de mercancías provienen de la *propia pandemia*.

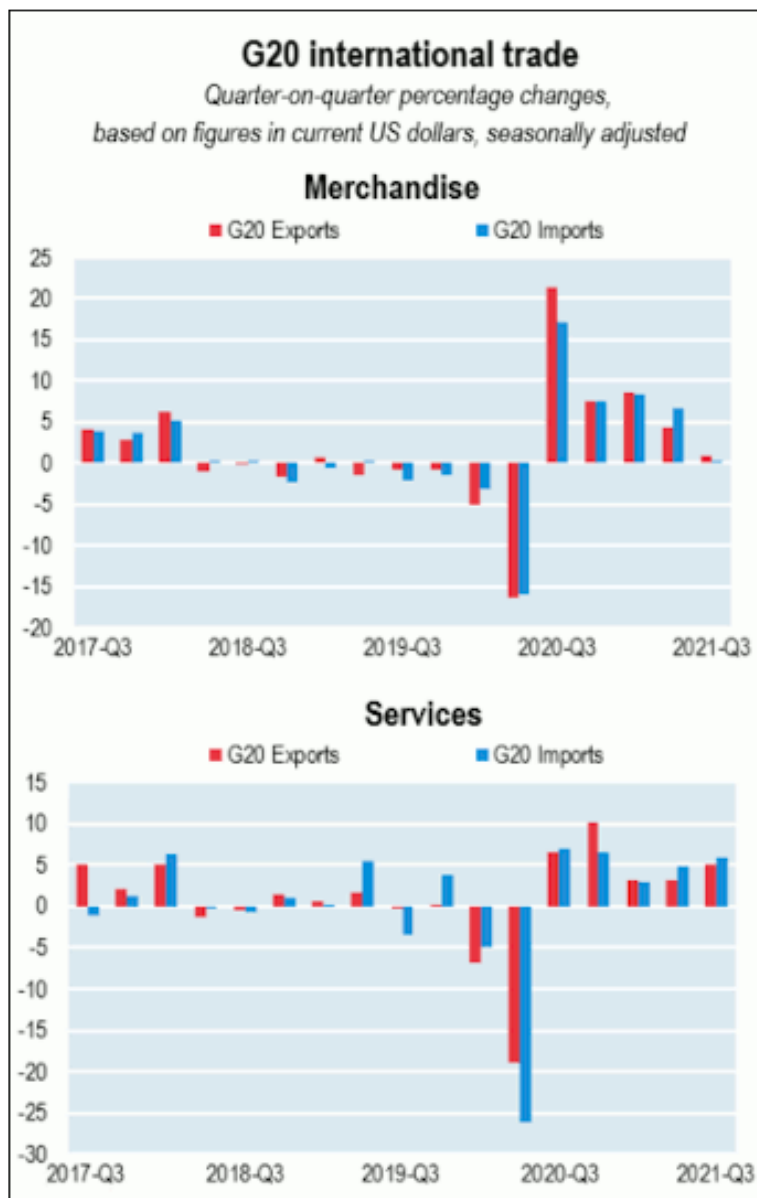
En esta misma línea, la institución internacional defiende que los recientes repuntes de la *inflación* son probablemente temporales y motivados por las perturbaciones de la oferta que afectan a determinados sectores de determinadas economías que coinciden con la inesperada solidez de la recuperación de la demanda.

Pese a ello, el organismo asume que si las expectativas inflacionarias se afianzan, los bancos centrales pueden sentirse obligados a aplicar una política más estricta a corto plazo, lo que podría generar *efectos indirectos negativos*, que acabarían afectando a las corrientes comerciales.

Además, también espera que tras la pandemia podrían darse algunos *períodos de volatilidad* a medida que se vayan normalizando las políticas monetarias y los Gobiernos vayan adoptando políticas fiscales más sostenibles.

Fuente: Cadena de Suministro (06.10.2021), disponible en <https://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-recuperacion-del-comercio-mundial-supera-las-expectativas/>. Última consulta: 29.11.2021.

Lo dicen la OMC, la OCDE...



El comercio entre los países del G20 continúa recuperándose

25 noviembre, 2021

El comercio internacional entre los países del G20 sigue recuperándose en el tercer trimestre de este 2021 como consecuencia del desarrollo de los servicios, mientras que el comercio de bienes se desaceleró. La [Organization for Economic Cooperation and Development \(OECD\)](#), ha declarado que el aumento del comercio de mercancías del G20 en términos de valor se desaceleró notablemente en el último trimestre de julio a septiembre, aunque los niveles se mantienen en máximos históricos, reflejando en parte los altos precios de las materias primas. La OECD señaló que, en cambio, el aumento de los costes de transporte y la recuperación de los viajes han impulsado un crecimiento más rápido del comercio de servicios, con exportaciones que se acercan a los niveles de 2019.

Según la OCDE, en el tercer trimestre del 2021, las exportaciones e importaciones de mercancías del G20 aumentaron un 0,9% y un 0,4%, respectivamente, en comparación con el trimestre anterior

Fuente: Diario El Canal (25.11.2021), disponible en <https://www.diarioelcanal.com/el-comercio-entre-los-paises-del-g20-continua-recuperandose/>. Última consulta: 29.11.2021.

Pero es una recuperación desigual...

Portada »

El comercio mundial se recupera de forma intensa pero desigual

El comercio mundial está creciendo, y lo hace de forma vigorosa, con las exportaciones de muchos países creciendo a tasas de dos dígitos y el volumen total de los bienes superando los niveles prepandémicos de 2019. Sin embargo, **la recuperación del comercio mundial oculta una importante asimetría: las pequeñas economías y los países más pobres se están quedando atrás en la recuperación.**



JAIME PINEDO | Bilbao | 10 octubre 2021 - Actualizado a las 05:20h



EL DATO

+28%

Se espera que el comercio mundial continúe creciendo durante 2021 ya que, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), los datos preliminares para el primer semestre de 2021 indican un aumento en el valor del comercio de mercancías de alrededor del 30% en comparación con 2020 y de alrededor del 15% en comparación con 2019.

La UNCTAD proyecta que el comercio se recuperará aún más durante la segunda mitad de 2021. En general, para 2021 se prevé que el valor del comercio mundial sea aproximadamente un 20% y un 28% más alto que en 2019 y 2020, respectivamente.

Fuente: Diario del Puerto (10.10.2021), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/el-comercio-mundial-se-recupera-de-forma-intensa-pero-desigual>. Última consulta: 29.11.2021.

Con interrupciones en las cadenas de suministro...

Las razones que explican el atasco sin precedentes en la gran tubería del comercio internacional

- * "La tubería del comercio internacional nunca había estado tan atascada"
- * Los barcos se agolpan a la entrada de los puertos: desde el Pireo a Singapur
- * "Para que la cadena de suministro se recupere, se necesita una dosis de suerte"

Las cadenas de suministro han dejado de funcionar con precisión desde hace meses. Los retrasos en el transporte de mercancías, la falta de chips, los bajos inventarios de cobre... llevan amenazando el buen funcionamiento de la 'gran tubería del comercio internacional' desde finales de 2020. Sin embargo, no ha sido hasta ahora, con el problema ya visible para los consumidores finales, cuando se ha empezado a 'bombardear' en los medios con este atasco que pone en riesgo la campaña de Navidad. Resulta conveniente hacer un repaso de lo acaecido en los últimos meses para explicar las razones que han generado este atasco en una tubería que llevaba años funcionando casi a la perfección.

Todo comenzó hace más de un año con la pandemia del covid. Una crisis sin parangón paralizó la inversión, el mantenimiento y la reposición de muchas industrias clave, entre ellas la logística, que se encarga de mantener bien engrasados todos los eslabones de la cadena de suministros, permitiendo que las mercancías fluyan con precisión y velocidad a través de esa gran tubería. No se repusieron contenedores, barcos, camiones, tampoco la industria de los combustibles fósiles invirtió ante la llegada inminente de la transición energética.

Sin embargo, casi de la noche a la mañana, la demanda global se recuperó o incluso superó los niveles previos al covid (como EEUU). Ahora, la gran tubería del comercio internacional no está preparada para canalizar tantos bienes, que además no son los mismos que antes del covid. El atasco está servido.

Los nuevos indicadores desarrollados por Bloomberg Economics subrayan la extrema gravedad. No hay solución rápida para este problema, por lo que el gran crunch de 2021 podría empeorar todavía más en los próximos meses. La investigación de Bloomberg cuantifica lo que está aparentemente a la vista en gran parte del planeta, en los supermercados con estantes vacíos, los puertos donde los barcos se están apilando, o las plantas de automóviles donde las cadenas de montaje están paralizadas por una falta de microchips sin precedentes. Todo ello viene de la mano de un incremento de precios importantes.

El colapso va más allá, según explican los expertos de Bloomberg: no es solo un problema de mover bienes de un sitio a otro, **el mundo todavía está luchando para que la producción alcance la demanda**. El auge de la demanda ha cogido a contrapié a los productores después de que la pandemia paralizara buena parte del tejido productivo a nivel mundial. Ahora, la situación podría prolongarse durante varios meses más o quién sabe cuánto tiempo.

Fuente: El Economista (02.11.2021), disponible en <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/11460328/11/2/1/Las-razones-que-explican-el-atasco-sin-precedentes-en-la-gran-tuberia-del-comercio-internacional.html>. Última consulta: 29.11.2021.

Que nos afectan a todos...

Por qué surgen los cuellos de botella y cómo están afectando a la economía de España

- * *Arcano: "No hay cadena de suministros que soporte esta situación excepcional"*
- * *Es una situación que no tiene parangón en la historia reciente de la economía*
- * *BBVA: "Si los cuellos de botella persisten restarán 1,2 puntos al PIB español"*



Contenedores apilados en la cubierta de un carguero mientras se dirige hacia el puerto de Nueva York en la Ciudad de Nueva York (EEUU)

En estos meses, ha habido un aumento en el gasto de los consumidores, pero la interrupción en las fábricas, los puertos y las redes de carreteras y ferrocarriles "sobrecargadas" han creado un cuello de botella.

Fuente: Cadena de Suministro (23.11.2021), disponible en <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/11481670/11/21/Por-que-surgen-los-cuellos-de-botella-y-como-estan-afectando-a-la-economia-de-Espana.html>. Última consulta: 29.11.2021.

Sin saber exactamente qué va a pasar con los fletes...

"2022 y 2023 seguirán siendo años en los que aún estarán altos los fletes marítimos"

Según Miguel Ángel de la Torre, director de Ocean & Global Projects de Iberia de DB Schenker, la situación de inflación de los fletes marítimos es "insostenible", si bien De la Torre no cree que el sector vaya a volver a los niveles prepandemia de una forma rápida.

Sea-Intelligence considera que la normalización del valor de los fletes podría tardar hasta dos años y medio

17 noviembre, 2021

Fuente: Diario El Canal (17.11.2021), disponible en

<https://www.diarioelcanal.com/sea-intelligence-considera-que-la-normalizacion-del-valor-de-los-fletes-podria-tardar-hasta-dos-anos-y-medio/>.

Última consulta: 29.11.2021.

Fuente: Cadena de Suministro (15.10.2021), disponible en <https://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-congestion-y-la-alta-demanda-podrian-mantener-los-retrasos-y-los-altos-fletes-hasta-2023/>. Última consulta: 29.11.2021.

Fuente: Diario del Puerto (30.09.2021), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/2022-y-2023-seguiran-siendo-anos-en-los-que-aun-estaran-altos-los-fletes-maritimos>. Última consulta: 29.11.2021.

La congestión y la alta demanda podrían mantener los retrasos y los altos fletes hasta 2023

La congestión y la alta demanda podrían mantener los retrasos y los altos fletes hasta 2023, con posibilidades de que el alivio en Asia genere más congestión en los puertos europeos y estadounidenses, provocando un nuevo efecto látigo en las cadenas de suministro.

Viernes, 15/10/2021



Algo está cambiando...



Oscar Calvo · Transporte marítimo · 1er

Managing Director en JCV Shipping & Solutions. Transitario marítimo. 25 añ...
4 días · 🌐

Que los #fletes bajen está muy bien. Era lo que todos preveíamos desde hace meses en una situación insostenible en el tiempo con fletes en máximos históricos y calidad de servicio por los suelos con meses de espera para poder embarcar. Ahora bien, una cosa es que bajen y otra que se despeñen (sobre todo en #importación) ya que una caída tan drástica como la actual tampoco es presagio de nada bueno. ¿hay postureo por parte de las navieras ante posibles limitaciones por parte de autoridades competentes o el cortoplacismo sigue siendo el pan nuestro de cada día, pero ahora del otro lado de la tortilla? ¿esta caída favorece realmente a los cargadores, que buscan una estabilidad más que una situación de incertidumbre donde no se sabe qué pasará en un par de semanas?

Shanghai Containerized Freight Index



Tú y 82 personas más

4 comentarios · 7 veces compartido

Fuente: LinkedIn (20.09.2022), disponible en https://www.linkedin.com/posts/oscarcalvojcv_fletes-importaciaejn-activity-6977609401947836416-vVaZ?utm_source=share&utm_medium=member_desktop. Última consulta: 24.09.2022.

Las navieras disparan los 'blank-sailings' para mantener los fletes



Operadores logísticos y transitarios advierten de una fuerte desaceleración del transporte marítimo en el último trimestre de 2022 por la realidad económica tras un ciclo expansivo donde los armadores utilizaron todos los buques disponibles.

Fuente: Transporte XXI (23.09.2022), disponible en <https://www.transportexxi.com/las-navieras-disparan-los-blank-sailings-para-mantener-los-fletes/>. Última consulta: 25.09.2022.

Y con previsión de ralentización en el transporte marítimo...

Ralentización del transporte marítimo para los próximos cuatro años, según la ONU

USUARIO GENÉRICO | Viernes, 19 de noviembre de 2021,
17:40



El crecimiento del **comercio marítimo** mundial se frenará hasta el 2,4% anual entre 2022 y 2026, en comparación con el 2,9 % registrado en las últimas dos décadas, según el informe anual sobre el transporte marítimo que la **Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)** presentó este

pasado 18 de noviembre.

Según informa la **Asociación de Navieros de España, ANAVE**, para la UNCTAD, el impacto de la pandemia de COVID-19 en el volumen del comercio marítimo durante 2020 fue menos severo de lo que se esperaba inicialmente, pero sus efectos secundarios “tendrán un gran alcance y podrían transformar el transporte marítimo”. Las perspectivas a medio plazo siguen siendo positivas, aunque sujetas a “**riesgos e incertidumbres crecientes**”.

Dichos riesgos e incertidumbres incluyen la situación crítica de algunas **cadena de suministro**, los niveles de **fletes en máximos históricos** y los posibles **cambios en los patrones comerciales** debido a las tensiones comerciales. Para Rebeca Grynspan, secretaria general de la UNCTAD, “una recuperación duradera dependerá de la evolución de la pandemia y de la vacunación en todo el mundo”.

Según dicho informe “la pandemia expuso y magnificó los desafíos que ya existían en el sector del transporte marítimo, en particular la escasez de mano de obra y las necesidades de infraestructura”. Los **cuellos de botella** en la cadena de suministro han obstaculizado la recuperación económica, ya que el repunte del comercio se ha topado con **problemas logísticos** inducidos por la pandemia, como la escasez de equipos y contenedores, servicios menos fiables, puertos congestionados y mayores retrasos y tiempos de espera.

De cara al futuro, la **UNCTAD** afirma que “la recuperación socioeconómica mundial dependerá de un transporte marítimo inteligente, resiliente y sostenible y de un amplio esfuerzo de vacunación mundial, en el que los países en desarrollo tengan un acceso más justo a las vacunas”.

Fuente: Todo Transporte (19.11.2021), disponible en https://www.todotransporte.com/texto-diario/mostrar/3312158/ralentizacion-transporte-maritimo-proximos-cuatro-anos-segun-onu?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter%20www.todotransporte.com. Última consulta: 29.11.2021.

Informe de referencia: “Review of Maritime Transport 2021” (18.11.2021)

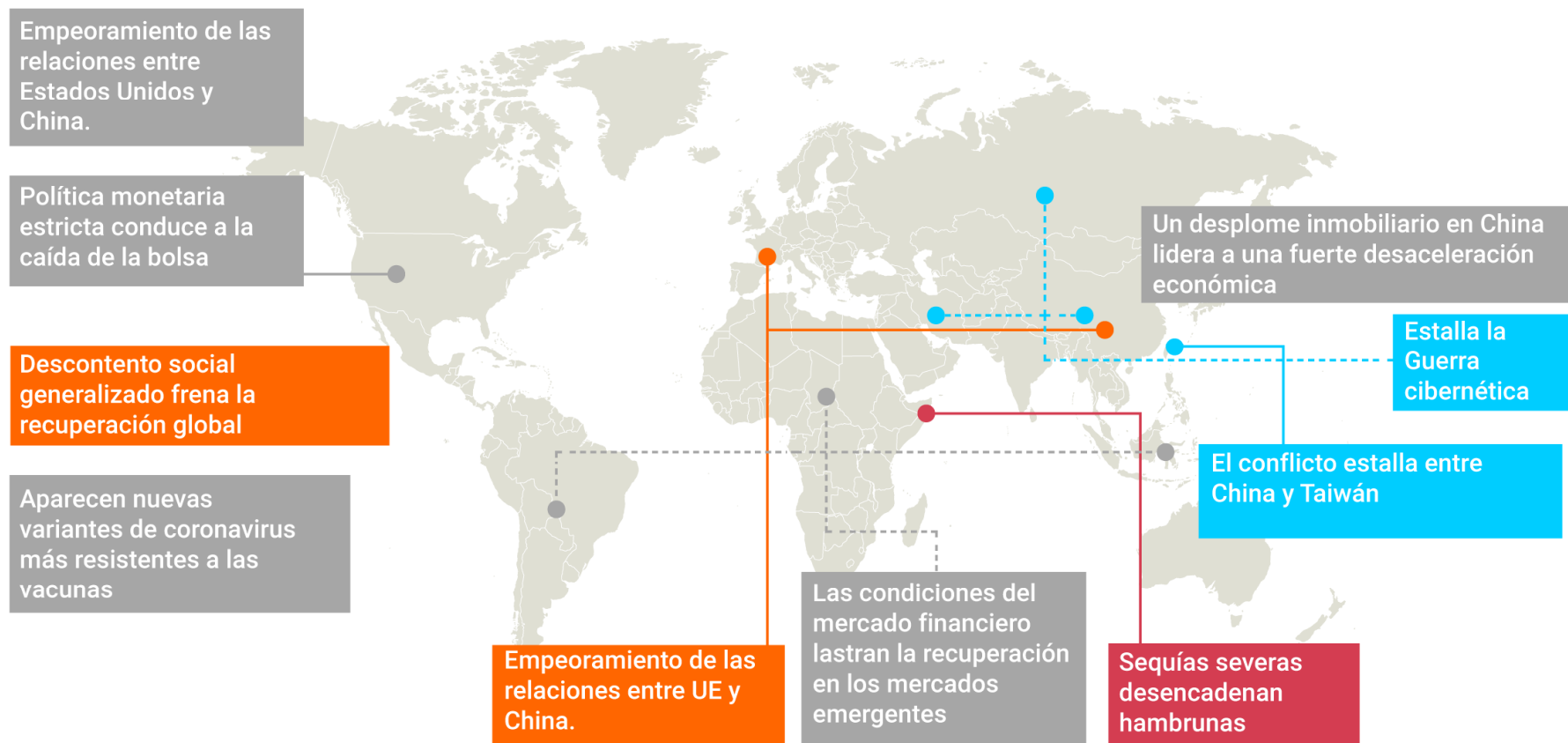
Fuente: UNCTAD, disponible en <https://unctad.org/es/node/35541>

Downloads, <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>

¿Qué perspectivas hay de cara al comercio internacional en 2022?

Escenarios de riesgo global

■ Político ■ Militar ■ Económico ■ Ambiental



Fuente: Unidad de Inteligencia de The Economist

elEconomista.es

Fuente: El Economista (12.11.2021), disponible en <https://www.economista.es/economia/noticias/11473605/11/21/Los-diez-escenarios-reales-que-amenazan-con-generar-el-caos-en-la-economia-en-2022.html>. Última consulta: 29.11.2021.

¿Cuál es la realidad en septiembre de 2022?

GLOBAL LOGÍSTICA · Nuevo "Trade Growth Atlas" de DHL: el comercio global se mantiene sorprendentemente fuerte a pesar de las recientes crisis
Y sin embargo...el comercio sigue moviéndose



23 septiembre 2022 05:20



Jaime Pineda

Última actualización 23 septiembre 2022 05:20



El comercio global ha desafiado los augurios sobre un final de la globalización provocado por el COVID-19. Al contrario, el comercio de bienes ha crecido hasta un 10% por encima de los niveles previos a la pandemia, a pesar de la guerra de Ucrania y de la crisis de la cadena de suministro.

BILBAO. El último estudio "Trade Growth Atlas" de DHL dibuja un completo retrato del panorama y la evolución del crecimiento del comercio mundial, basándose en más de 1 millón de puntos de datos sobre los flujos de bienes de un país a otro.

Fuente: Diario del Puerto (23.09.2022), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/global/y-sin-embargo-el-comercio-sigue-moviendose-CJ12393540>. Última consulta: 25.09.2022.



Dra. Marta Prado Larburu (Ph.D.) · Tú

Managing Director at INCOTRANS®-International Business Group, Manager ...
1 semana · 🌐

"El **#comercio #mundial** se ha recuperado del golpe del **#coronavirus** y seguirá creciendo a pesar de la **#guerra** en **#Ucrania**, pero **#China** ya no tira del carro como antes (...) El modelo que ha convertido a Pekín en el rey de las **#exportaciones** empieza a dar síntomas de agotamiento (...) En los próximos cinco años China pasará de aportar el 25% del **#crecimiento** del comercio mundial a ser el responsable de 'solo' el 13% del mismo (...) El mayor músculo continúa estando en **#occidente**: **#Europa** y **#Norteamérica** representarán el 47% del incremento del comercio mundial entre 2021 y 2026 (...) "El **#comerciointernacional** ha desafiado las previsiones que indicaban que el covid-19 supondría el fin de la **#globalización**". Informe: 'Atlas de crecimiento del comercio en 2022' (DHL Trade Growth Atlas). Link: <https://lnkd.in/dNuCg8ts> **#dhl #global #trade #export #import #importaciones #globaltrade #international #comercioexterior #internationaltrade #incotrans_ibas**

Enlace web

elconfidencial.com

Pablo Ninot y 94 personas más

1 comentario · 11 veces compartido

Fuente: LinkedIn (15.09.2022), disponible en https://www.linkedin.com/posts/martapradolarburu_comercio-mundial-coronavirus-activity-6976169594193367040-f1xQ?utm_source=share&utm_medium=member_desktop.

Última consulta: 25.09.2022.

"New **DHL Trade Growth Atlas**: Global trade **surprisingly strong** despite recent shocks" (15/09/2022)

Source: DHL. Read news [here](#)

Reindustrialización, relocalización... (29/06/2021)



Las fábricas dejan China y vuelven a Europa: salarios y costes laborales, la clave (reindustrializar / relocalizar / nearshoring)

Sábado, 27 de Marzo de 2021

La devaluación interna a la que se está sometiendo la eurozona sigue con paso firme. Primero fue el crecimiento de las exportaciones y el superávit por cuenta corriente que será el mayor del mundo el año que viene, superando las cifras obtenidas por China en 2007. Ahora, las empresas que un día se fueron a China en busca de menores costes laborales comienzan a volver a Europa, que podría

empezar a vivir un proceso de 'reindustrialización'.

Fuente: El Economista. Leer noticia [aquí](#) (01/12/2014)

Imagen: INCOTRANS® - International Business Advisors ©

Otras noticias relacionadas:

"El bloqueo en Suez indica el [nuevo camino del comercio: del 'offshoring' al 'nearshoring'](#)" (27/03/2021)

Fuente: El Mundo. Leer noticia [aquí](#)

"El [retorno a casa de la producción en China](#) se queda en un [espejismo](#)" (15/02/2021)

Fuente: El Mercantil. Leer noticia [aquí](#)

"[Europa del Este](#) concentra el mayor potencial de ['nearshoring'](#) por sus redes terrestres" (29/06/2020)

Fuente: El Vigía. Leer noticia [aquí](#)

Fuente: INCOTRANS Group (27.03.2021), disponible en <https://incotrans.es/es/noticias/las-fabricas-dejan-china-y-vuelven-a-europa:-salarios-y-costes-laborales-la-clave--reindustrializar---relocalizar---nearshoring--2972/> Última consulta: 20.04.2021.

ÚLTIMAS NOTICIAS



INCOTRANS Academy, la "boutique" de la formación en comercio internacional

Sábado, 01 de Mayo de 2021

[LEER MÁS ▶](#)

- "Nearshoring": no fabricarán en China tanto como antes, pero las empresas sí seguirán yendo a Vietnam, Filipinas, etc. Cambiarán los flujos, pero el transporte estará allí.

[LEER MÁS ▶](#)



Mikel Mauleón Torres y Marta Prado Larburu, autores del libro "Logística para el Siglo XXI"

Viernes, 30 de Abril de 2021

[LEER MÁS ▶](#)

[ver todas](#)

Relocalización de industrias, globalización regionalizada

La pandemia fuerza a las empresas a acercarse a España

Los firmas comienzan a aproximar procesos productivos que derivaron a países asiáticos

La irrupción de la pandemia de covid puso en evidencia la excesiva dependencia de terceros países, en particular, en productos tan esenciales en un primer momento como el material sanitario. En ese contexto, empezó a tomar fuerza el debate sobre la relocalización industrial. Una cuestión que, lejos de difuminarse, continúa ahí, como consecuencia del encarecimiento del transporte y la ruptura de las cadenas de distribución. En la práctica, ¿qué está ocurriendo realmente hoy por hoy? La crisis sanitaria y todas sus consecuencias están forzando a las empresas a empezar a aproximar su producción a España. La cada vez mayor conciencia medioambiental también ha ayudado. Por ejemplo, a través de la

LA CADENA de tiendas Ale-Hop está reforzando la contratación con productores españoles tanto por los costes como por su apuesta por la economía circular / Pilar Cortés

LA JUGUETERA Injusa decidió desplazar en 2011 toda la producción que tenía en China a Ibi, solo tres años después de abandonar también la fabricación en México. Ahora sólo han tenido que buscar proveedores de más proximidad para algunos componentes / Juani Ruz

LA EMPRESA de muebles Vicalhome (a la izquierda y abajo) está buscando fabricantes y proveedores en países como Polonia, Ucrania o la República Checa / Juani Ruz

Fuente: Levante (24.11.2021), disponible en <https://www.levante-emv.com/el-mercantil-valenciano/2021/11/21/pandemia-fuerza-empresas-acercarse-espana-59758438.amp.html>. Última consulta: 29.11.2021.

Regionalización, deslocalización...

"Esta crisis refleja la dependencia de las industrias europeas de #Asia y plantea la vuelta del **Made in #Europe** con el consiguiente impacto en el transporte (...) Una de las lecciones aprendidas por las compañías en esta situación excepcional ha sido que la dependencia en la cadena de fabricación asiática en sectores como la automoción, productos informáticos o el textil ha sido excesiva (...) Los sistemas de **producción #3D** facilitan la independencia de los proveedores asiáticos, sin perder conexiones con el continente asiático." #logistics #transportation #supplychain #globaltrade #incotrans_ibas



La logística se prepara para un cambio de flujos globales en la etapa postcoronavirus

- Lo que podemos esperar es una **'glocalización'**, en la que veremos más inversión industrial en ciertos sectores estratégicos acompañado de una mayor diversificación de las cadenas de suministro hacia centros de producción más cercanos y confiables.
- Se están pensando en distintos puntos de producción: Turquía para Europa, México para EEUU. Incluso España puede intentar jugar esa baza.
- Se habla de una **"regionalización de la producción"** o un comercio más regional, y de una **"reindustrialización local"** (**deslocalización** y **"Globalización Regionalizada"**).
- **Si se produce más a nivel nacional, existirá menor necesidad de transporte logístico internacional a gran escala (DSS, Deep Sea Shipping)**

No únicamente motivada por la pandemia...

ESPAÑA PODRÍA SALIR BENEFICIADA

Volkswagen baraja mover producción al sur de Europa por el coste del gas en Alemania

Sus fábricas en Alemania, República Checa y Eslovaquia están ubicadas entre los países con mayor dependencia del gas ruso y teme que se produzcan racionamientos



Fábrica del Volkswagen.

Por Cotizalla

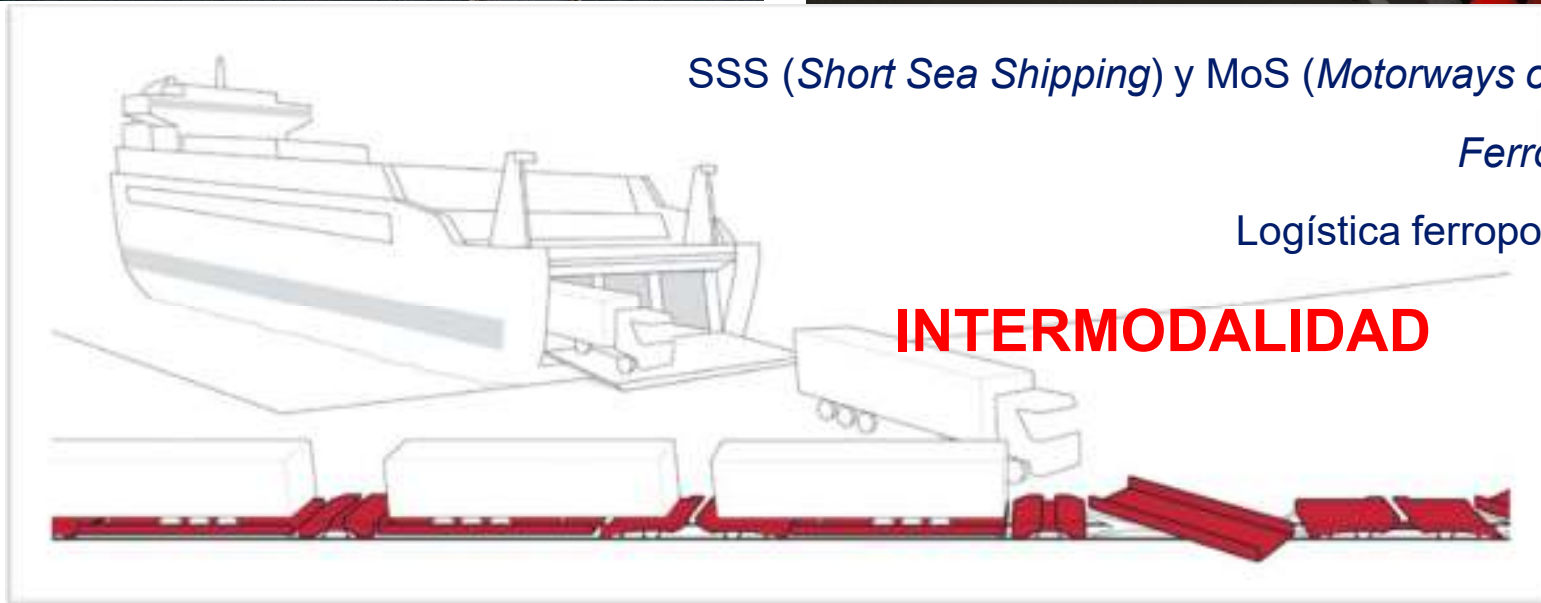
23/09/2022 - 08:50



Volkswagen tiene un plan B para su negocio si la crisis energética se agudiza. **El fabricante de automóviles** baraja, en caso de más incertidumbre, **trasladar su producción al sudoeste de Europa y, por tanto, alejarse de Alemania y Europa del Este**, lo que pone de manifiesto su preocupación también por el impacto del precio de la gasolina en los proveedores de sus repuestos y por si la escasez de gas natural persiste, según publica Bloomberg.

Fuente: El Confidencial (23.09.2022), disponible en https://www.elconfidencial.com/empresas/2022-09-23/volkswagen-produccion-sur-europa-espana-coste-gas-alemania_3495277/. Última consulta: 25.09.2022.

¿Vuelta a los “Nuevos” modos de transporte?



SSS (*Short Sea Shipping*) y MoS (*Motorways of Sea*)

Ferroutage

Logística ferroportuaria

INTERMODALIDAD

Tendencias del sector marítimo en 2021

Tendencias en el sector marítimo en 2021

Grandes inversiones en el año de la sostenibilidad y la digitalización

Los puertos españoles realizarán un gran esfuerzo en 2021 para reactivar la economía, combinando la reducción de tasas portuarias y el aumento de las bonificaciones con nuevas inversiones en conectividad terrestre, seguridad, sostenibilidad y digitalización.

Lunes, 19/04/2021



II FORO ECONÓMICO INTERNACIONAL DE EXPANSIÓN

Digitalización y sostenibilidad, las grandes palancas de cambio

M.PRIETO/B. AMIGOT Madrid 10 JUN 2021 - 01:53

Fuente: Cadena de Suministro (19.04.2021), disponible en <https://www.cadenadesuministro.es/especiales/grandes-inversiones-en-el-ano-de-la-sostenibilidad-y-la-digitalizacion/> Última consulta: 20.04.2021.

Transporte marítimo internacional – *Shipping lines*

- **Review of Maritime Transport 2018** (UNCTAD, the United Nations Conference on Trade and Development):
 - In 2017 global maritime trade, carried forward by surging national economies worldwide, grew by an impressive 4% – which is the strongest growth of the last five years, from a statistical point of view.
 - Unctad's projections are more significant, though. It foresees volume growth of 4% in 2018, with **annual increments of 3.8% in the half a decade to 2023**. The volume of containers and dry bulk goods are expected to increase fastest.

The seven trends can be categorized as trade policy, regulatory and industry specific clusters.

1) On top of geopolitical risks there will be ever more trade policy risks, as well as a “rising protectionist sentiment” in many countries that could be very detrimental to trade.

2) The second trend cited concerns the effects of ongoing digitalization,

3) growing e-commerce and

4) the new Silk Road.

5) IMO's regulations to protect the environment (reduce annual greenhouse gas emissions from ships by 2050 by 50% compared with 2008, a 0.5% limit on Sulphur in ships' fuel from 2020 on),

6) The industry's ability to make the best of technological advances.

*7) Shipping line consolidation (“order excessive new capacities”, with two thirds of the container ship orderbook concerning vessels with **capacities of more than 14,000 teu**).*

Fusiones y adquisiciones, consolidación y capacidades



6,101 ACTIVE SHIPS
including 5,280
fully cellular



23,080,715 TEU
22,895,179 TEU
fully cellular



280,066,508 DWT

2M ALLIANCE		OCEAN ALLIANCE		THE ALLIANCE	
RANK	SHARE	RANK	SHARE	RANK	SHARE
CAPACITY 7.977.200		CAPACITY 6.874.546		CAPACITY 3.875.918	
TEU 34,5%		TEU 29,8%		TEU 16,8%	
1	MAERSK LINE 18,0%	3	COSCO SHIPPING 12,6%	5	Hapag-Lloyd 7,3%
4,149,630 TEU		2,903,396 TEU		1,688,609 TEU	
2	MSC 14,7%	4	CMA CGM 11,6%	6	ONE 6,7%
3,402,020 TEU		2,685,045 TEU		1,539,835 TEU	
9	HMM 1,8%	7	EVERGREEN 5,6%	8	YANG MING 2,8%
425,550 TEU		1,286,105 TEU		647,474 TEU	

- For many years, container lines have formed **alliances** and **consolidated through mergers**. Over the last couple of years, however, they have not only reorganized these alliances on a larger scale than ever before but have also consolidated in a whirlwind of deals. According to the International Transport Forum (ITF), **three of the world's biggest ocean alliances represented some 80 per cent of global container capacity in 2018**. The concentrated market affects industry players around the world: it's a barrier for new entrants to the market, leads to insights in competitors' cost structures and to a huge bargaining power towards terminal operators.

Fuente: Contship Italia (16.07.2019), disponible en <https://www.contshipitalia.com/en/news-room/inside-industry-uncharted-waters-shipping-%E2%80%93-changing-business-models-and-new-regulations> Última consulta: 23.05.2020. Ver <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>

Fusiones y adquisiciones, consolidación y capacidades

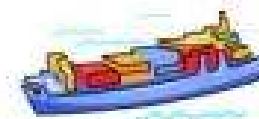
9 NAVIERAS - 3 ALIANZAS 82.7% DE LA FLOTA MUNDIAL PORTACONTENEDORES



Alphaliner TOP 100 / 06 May 2021 <https://alphaliner.asxmarine.com/PublicTop100/>

Rank	Operator	Tes	Ships	Existing fleet	Orderbook
1	Maersk	4,100,925	18.3%		
2	Hellenic Sea Group	3,943,431	16.1%		
3	CMA CGM Group	3,053,094	12.9%		
4	COSCO Group	3,006,621	12.3%		
5	Hapag-Lloyd	1,793,662	7.2%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,609,531	6.6%		
7	Evergreen Line	1,349,527	5.3%		
8	HMM Co Ltd	768,614	3.1%		
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	626,463	2.6%		
10	Zim	494,261	1.7%		

Maersk includes Maersk, Hamburg Süd, Alliance, Sealand Asia, Sealand Americas, Sealand Europe & Med.
MSC includes WEC Lines.
CMA CGM Group includes CMA CGM, APL, ANL, Cheng Lie Navigation Co, Colman, Containerships PLC, Feeder Associate System and Mercosul Line.
COSCO Group includes COSCO Shipping Co Ltd, OOCL, Shanghai Pan Asia Shipping, New Golden Sea Shipping (GSS), Cofeung and Diamond Line GmbH.
Evergreen Group includes Evergreen Line and Zolla Maritime.



Fuente: LinkedIn (13.08.2021)

2012	Operator	Market Share	2022	Operator	Market Share
1	APM-Maersk	16.0%	1	MSC	17.4%
2	MSC	13.3%	2	APM-Maersk	16.6%
3	CMA CGM	8.4%	3	CMA CGM	12.8%
4	COSCO Shg	4.1%	4	COSCO Shipping	11.2%
5	Hapag-Lloyd	4.1%	5	Hapag-Lloyd	6.8%
6	APL	3.9%	6	Evergreen Line	6.1%
7	Evergreen Line	3.8%	7	ONE	5.8%
8	CSCL	3.4%	8	HMM	3.2%
9	Hanjin Shg	3.0%	9	Yang Ming	2.7%
10	MOL	2.7%	10	ZIM	2.0%
11	Hamburg Sud	2.6%	11	Wan Hai	1.7%
12	OOCL	2.6%	12	PIL	1.1%
13	NYK Line	2.5%	13	KMTC	0.6%
14	CSAV Grp	2.4%	14	SITC	0.6%
15	Yang Ming	2.1%	15	IRISL	0.6%
16	K Line	2.1%	16	Unifeeder	0.6%
17	ZIM	2.0%	17	X-Press Feeders	0.5%
18	HMM	1.9%	18	Zhonggu	0.4%
19	PIL ALPHALINER	1.7%	19	TS Lines	0.4%
20	UASC	1.5%	20	SM Line	0.4%
21	Wan Hai	1.1%	21	Antong Hdgs	0.3%
22	HDS Lines	0.5%	22	Sea Lead	0.3%
23	TS Lines	0.5%	23	CULines	0.3%
24	X-Press	0.4%	24	Sinokor	0.3%
25	SITC	0.3%	25	RCL	0.3%
26	RCL	0.2%	26	Global Feeder	0.3%
27	KMTC	0.2%	27	Emirates Shg	0.3%
28	MISC	0.2%	28	Matson	0.3%
29	Hainan Sg	0.2%	29	Swire Shg	0.3%
30	Grimaldi	0.2%	30	Arkas Line	0.2%


des del mundo



Fuente: LinkedIn (10.06.2022), disponible en <https://www.contshipitalia.com/en/news-room/inside-industry-uncharted-waters-shipping-%E2%80%93-changing-business-models-and-new-regulations> Última consulta: 23.05.2020. Ver <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>


World's Largest Containerships

		Nominal TEU tdw	LOA m	Breath m	Depth m	Draft m	
OOCL HONG KONG 6 units in series from May 2017		21,413 teu 191,317 tdw	399.9	58.8	32.5	16.0	Operated by OOCL Built by Samsung H.I.
MADRID MAERSK 11 units in series from Apr 2017		20,568 teu 210,019 tdw	399.0	58.6	33.2	16.5	Operated by Maersk Built by Daewoo (DSME)
MOL TRIUMPH 6 units in series from Mar 2017		20,170 teu 192,672 tdw	400.0	58.8	32.8	16.0	Operated by MOL Built by Samsung H.I.
BARZAN 6 units in series from Apr 2015		19,870 teu 199,744 tdw	400.0	58.6	30.6	16.0	Operated by UASC Built by Hyundai Samho/Hyundai H.I.
MSC OSCAR 12 units in series from Jan 2015		19,224 teu 197,362 tdw	395.4	59.0	30.3	16.0	Operated by MSC Built by Daewoo (DSME) MSC also has in addition 6 units built in Samsung and 2 units at Hyundai H.I.
CSCL GLOBE 5 units in series from Nov 2014		18,982 teu 184,320 tdw	399.7	58.6	30.5	16.0	Operated by COSCO Built by Hyundai H.I.
Maersk 'EEE' 20 units in series from Jun 2013	 ALPHALINER	18,340 teu 194,153 tdw	399.2	59.0	30.3	16.0	Operated by Maersk Built by Daewoo (DSME)



GÜLSÜN CLASS SHIPS

THE WORLD'S BIGGEST CONTAINER SHIPS
23K+ TEU*



2,000 refrigerated containers

Hybrid exhaust gas cleaning system

Dual-axle mooring system

36 cabins on board

Fast data transmission to shore and correction for smart containers

400 m

61.9 m

12 containers in the hold below deck

Operational speed of 24 knots

A new class of sustainable container shipping

The Gülsün Class has the lowest carbon footprint per container carried

CO₂ emitted per transport slot
48% more efficient

IMO BWO approved Hybrid exhaust gas cleaning system (EGCS) installed

To transport **23,756 TEU** you need:

- 1,358 Boeing 747 planes
- 44 800ft long trains
- 14,072 heavy trucks

Impressive dimensions

- 400 m MSC Gulsun
- 4 x (60 x 100) 4 x 4 Coriball tanks
- 326 m Eiffel Tower

"HMM (antes Hyundai Merchant Marine) ha celebrado la ceremonia de bautizo y botadura del portacontenedores HMM Algeciras, el primero de una serie de doce buques con capacidad para 24.000 TEU. En concreto, este tiene una capacidad nominal de 23.964 contenedores (...) Navegará bajo bandera panameña, y forma parte de un encargo para dotarse de un total de doce barcos de gran tamaño con los que se sumará al consorcio de navieras The Alliance. Los siete primeros se han construido en los astilleros de la compañía Daewoo (...) El buque se incorporará el próximo 27 de abril a la ruta entre Asia y Europa (FE4), con paradas en Qingdao, Busan, Ningbo, Shanghai, Yantian, Canal de Suez, Róterdam, Hamburgo, Amberes y Londres, con vuelta a Singapur vía Canal de Suez." [#maritime](#) [#transportation](#) [#shipping](#) [#shippinglines](#) [#shippingcontainer](#) [#maritimeindustry](#) [#incotrans_ibas](#)



El mayor portacontenedores del mundo ya lleva el nombre de Algeciras

Los buques portacontenedores más grandes del mundo

EL BUQUE PORTACONTENEDORES MÁS GRANDE DEL MUNDO, EVER ALOT, SE ADHIERE A PANAMÁ

VOLVER A LA PÁGINA PRINCIPAL
SUSCRIBIRSE AL RSS



julio 08 13:05
2022

0 Comentarios

Imprimir este artículo
Compartir este artículo

El Registro de Buques de Panamá suma a su flota el portacontenedores Ever ALOT. Se trata del buque con mayor capacidad de carga construido en el mundo que superando a sus hermanos de también gigantescas dimensiones. El Ever ALOT es el primero en romper la marca de 24.000 TEU. Panamá cuenta con 18 de los 20 portacontenedores más grandes del mundo si se contabiliza por Teus.



Fuente: Sector Marítimo (08.07.2022), disponible en <https://sectormaritimo.es/ever-alot>. Última consulta: 25.09.2022.

MSC Tessa es el nuevo portacontenedores más grande del mundo

3 de agosto de 2022



El nuevo buque portacontenedores más grande del mundo fue botado al mar con éxito en Shanghái, el 1 de agosto de 2022. El portacontenedores denominado MSC Tessa, con una capacidad de 24.116 TEU, marca un nuevo hito para el astillero chino China State Shipbuilding Corporation (CSSC) en la construcción de portacontenedores ultragrandes.

Fuente: MasContainer (03.08.2022), disponible en <https://www.mascontainer.com/msc-tessa-es-el-nuevo-portacontenedores-mas-grande-del-mundo/>. Última consulta: 25.09.2022.

Las navieras van bien...

Las increíbles ganancias de las grandes navieras en medio de la "crisis de los contenedores"

Cecilia Barria
BBC News Mundo

Fuente: BBC (15.11.2021), disponible en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-59228551>.

15 noviembre 2021

Última consulta: 29.11.2021.

■ 19 de julio de 2021

Líneas navieras Top 11 en el segundo trimestre superarían largamente los US\$16 mil millones obtenidos el primer trimestre

Cifra podría alcanzar los US\$25 mil millones, mientras algunos estiman en US\$100 mil millones las ganancias para 2021

Fuente: Mundo Marítimo (19.07.2021), disponible en <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/lineas-navieras-top-11-en-el-segundo-trimestre-superarian-largamente-los-us16-mil-millones-obtenidos-el-primer-trimestre>. Última consulta: 29.11.2021.

■ 27 de Agosto de 2021

Yang Ming, Wan Hai y Evergreen obtienen beneficios récord en el segundo trimestre

Sin embargo, las acciones las líneas navieras taiwaneses han caído desde julio

Los ingresos de la naviera Zim se disparan

19 agosto, 2021

Hapag-Lloyd multiplica por 10 sus beneficios

16 noviembre, 2021

CMA CGM dobla sus ingresos de transporte marítimo en el tercer trimestre del año

El gigante francés continúa con el crecimiento en todas sus divisiones en los nueve primeros meses de 2021

Portada »

Maersk cierra el segundo trimestre con mejores resultados de los esperados

Maersk prevé cerrar el segundo trimestre del año 2021 con ingresos 14.200 millones de dólares y un beneficio de 5.100 millones de dólares.

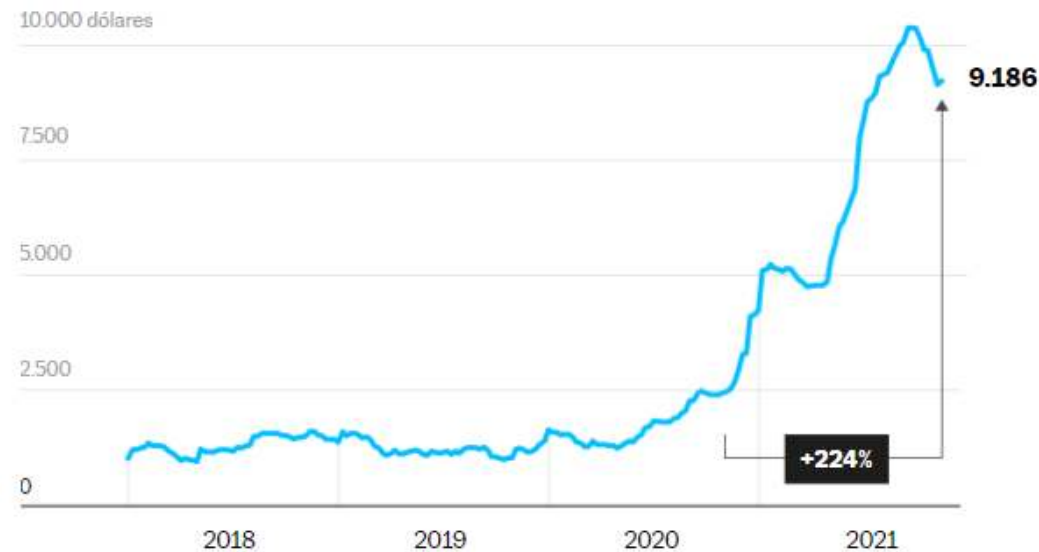
Muy bien...

El atasco global hace de oro a las navieras

Los gigantes del transporte de mercancías por mar capitalizan la escalada en los fletes y multiplican sus beneficios en 2021

¿Cuánto cuesta transportar un contenedor?

Precio medio global, en dólares, del envío de un contenedor tipo de 40 pies.



Fuente: Bloomberg.
EL PAÍS

Fuente: El País (29.11.2021), disponible en <https://elpais.com/economia/2021-11-29/el-atasco-global-hace-de-oro-a-las-navieras.html>. Última consulta: 29.11.2021.

Aunque parece que hay un cambio de tendencia...



28 de Agosto de 2022

La dura ruta que aguarda al transporte marítimo de contenedores para lo que resta de 2022

Inflación, caída de la demanda, descenso de la tarifas, disputas sindicales y conflictos geopolíticos sacuden el oleaje

Enviar a un Colega Enviar un Mensaje al Editor

Imprimir

Compartir en redes sociales



Un aspecto que está en el foco de la atención del transporte marítimo de contenedores son las ventas del retail en EE.UU. Hasta ahora, éstas se mantienen y han logrado publicar resultados sólidos continuos, muy por encima de todo lo observado antes de la pandemia. Pero ¿cómo encaja eso con estas altas tasas de inflación que tanto se comentan? cuestiona un reporte de *Xeneta*.

Es un hecho que ahora los consumidores salen de las tiendas con menos productos, incluso cuando han gastado tanto como antes. Si bien se dice que "las ventas minoristas se miden en valor", al hablar del transporte marítimo, se debe tener claro que el volumen es un factor más importante que el valor. Sin embargo, si los consumidores salen de la tienda con menos, también significa que se requieren menos contenedores para traer esos productos.

Emily Stausbøll, analista de mercado de *Xeneta* indica que "estamos observando las tasas de crecimiento más altas en el gasto en alimentos y gas, que tradicionalmente no son bienes importados en contenedores. En contraste, el gasto en bienes importados en contenedores más tradicionales está experimentando un crecimiento mucho más lento, mucho más en línea con la inflación".

Fuente: Mundo Marítimo (29.08.2022), disponible en <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/la-dura-ruta-que-aguarda-al-transporte-maritimo-de-contenedores-para-los-que-resta-de-2022>. Última consulta: 25.09.2022.

Impacto en tarifas

- El racionamiento del consumo, también puede reflejarse en las tarifas spot que han marcado un constante declive Pero ¿qué sucede con el mercado de contratos a largo plazo?. De acuerdo con *Xeneta*, actualmente los beneficiarios de la carga se enfrentan a más consideraciones que hace un año, cuando era una obviedad firmar un acuerdo de un año para grandes volúmenes en contratos a largo plazo, frente a los mercados spot más altos, lo que por acción de oferta y demanda finalmente terminó impulsando también a las tarifas de contrato.
- Actualmente, los beneficiarios de la carga hacen un balance diferente; por lo tanto, es posible que consideren disminuir sus volúmenes en el mercado a largo plazo. Es posible, incluso que deseen sumergirse en el mercado spot con más volúmenes de lo normal, pero eso también puede chocar con los deseos de muchas líneas navieras de trasladar más contenedores a los contratos de largo plazo.

También es verdad que “alguna cosita” les pasa...

Multa de dos millones de dólares para Hapag-Lloyd en los Estados Unidos

Hapag-Lloyd acepta abonar una multa de dos millones de dólares en los Estados Unidos por supuestas prácticas irregulares en ciertos recargos.

Jueves, 09/06/2022 por Cds



La Comisión Marítima Federal ha cerrado esta semana un acuerdo de conciliación alcanzado con Hapag-Lloyd mediante el que la naviera acepta abonar una **multa de dos millones de dólares**, equivalentes a 1,87 millones de euros al cambio.

Esta cantidad se hará efectiva ante el Departamento del Tesoro de los Estados Unidos y se depositará en el Fondo General del país, para cubrir las responsabilidades que pudiera tener el grupo por los **cargos cobrados por retrasos y detenciones en sus servicios de transporte marítimo**.

Con esta decisión, la institución estadounidense asegura que *“debemos asegurarnos de que las grandes navieras cumplan la Ley de Transporte Marítimo cuando traten con importadores y exportadores estadounidenses”*.

Este acuerdo de conciliación tiene su origen a finales del **pasado mes de abril** cuando se determinó que la naviera no cumplía las normas estadounidenses en materia de cargos por retención o retraso.

Las navieras están **en el punto de mira** de las autoridades estadounidenses por el importante papel que juegan en el movimiento global de mercancías.

Fuente: Cadena de Suministro (09.06.2022), disponible en <https://www.cadenadesuministro.es/noticias/multa-de-dos-millones-de-dolares-para-hapag-loyd-en-los-estados-unidos/>. Última consulta: 12.06.2022.

Pues los demás van tomando medidas al respecto

MARÍTIMO

Global Shipper Forum exige a la CE la revisión “urgente” del Block Exemption Regulation



31 julio 2022 05:20



Última actualización 28 julio 2022 12:04



TEMAS

BER
Block Exemption Regulation

Ya son muchas las organizaciones que vienen instando a la Comisión Europea (CE) desde hace meses una revisión “inmediata” de sus normas de competencia para el transporte marítimo de contenedores.

BARCELONA. Según un comunicado de Global Shipper Forum, 10 organizaciones comerciales, que representan a los propietarios y transportistas de carga, operadores de terminales portuarias y otras partes de la cadena de suministro que dependen del transporte marítimo de contenedores, exigen el inicio “inmediato” de la revisión del Consorcio Block Exemption Regulation (BER) de la Unión Europea (UE) para la industria del transporte marítimo de contenedores.

Cabe recordar que esta normativa, explican desde la entidad, “exime a las líneas de transporte de contenedores de muchos de los controles y equilibrios de la ley de competencia de la UE y les permite intercambiar información comercialmente sensible para administrar la cantidad y el tamaño de los barcos desplegados y la frecuencia y el horario de las salidas en las rutas comerciales de todo el mundo”.

Fuente: Diario del Puerto (31.07.2022), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/global-shipper-forum-exige-a-la-ce-la-revision-urgente-del-block-exemption-regulation-GN11854156>. Última consulta: 25.09.2022.

MARÍTIMO | 23/09/2022

Feteia espera la anulación de las exenciones navieras



Bruselas recaba la opinión de los navieros de cumplir las norma

Fuente: Transporte XXI (23.09.2022), disponible en <https://www.transportexxi.com/feteia-espera-la-anulacion-de-las-exenciones-navieras/>. Última consulta: 25.09.2022.

La Comisión Europea se abre a revisar los efectos de las exenciones para los consorcios navieros

10 agosto, 2022

La Comisión Europea (CE) habría escuchado las demandas de los principales colectivos de transitarios, transportistas y cargadores sobre la distorsión en el mercado del transporte marítimo de contenedores que supone las **exenciones para los consorcios navieros**.

La CE puso en marcha el 9 de agosto una convocatoria en la que se invita a presentar observaciones sobre los resultados de la aplicación de la **normativa de la UE por la que se exime a los consorcios navieros de línea regular de las normas de la UE en materia de defensa de la competencia**, conocida como la **Consortia Block Exemption Regulation (CBER)**.

La Comisión ha enviado cuestionarios específicos a las partes interesadas de la cadena de suministro del transporte marítimo de línea regular (transportistas, expedidores y transitarios, operadores de puertos y terminales) sobre el impacto de los consorcios entre compañías de transporte marítimo de línea regular, así como el CBER en sus operaciones desde el 2020.

Fuente: Diario El Canal (10.08.2022), disponible en <https://www.diarioelcanal.com/exenciones-navieras-union-europea/>. Última consulta: 25.09.2022.

Que pueden cambiar las actuales reglas del juego

Portada »

Cargadores y transitarios apelan al libre mercado ante el reto de la concentración

Propeller Madrid celebró ayer martes una nueva edición de su evento anual PROMart, que analizó los retos del sector logístico bajo el título de "El futuro de la cadena logística, resiliencia o fragilidad".

Uno de los aspectos más destacados del debate que tuvo lugar en la jornada fue el relativo a los retos de la concentración vs. hiperespecialización.

Al respecto, Enric Ticó, presidente de FETEIA, aseguró que "las empresas transitarias pedimos libre mercado y luego que cada uno tome sus decisiones", insistiendo en que "el futuro de las empresas transitarias está garantizado".

Por su parte, Carlos Castán, presidente de ACE, subrayó que "las empresas cargadoras necesitamos calidad de servicio al coste más bajo posible. ¿Por qué caminos debe venir esto? Que lo marque el libre mercado, pues no hay una respuesta única", subrayó Castán.

Misma apelación al libre mercado hizo Jesús Cuéllar, presidente de Foro MADCargo, quien con respecto a la integración vertical aseguró que "dudo mucho que sea una solución perfecta por muy grande que uno logre ser".

Cuéllar, quien advirtió que es inminente la intervención de las autoridades norteamericanas en el tema de la concentración de mercado de las navieras, mostró su preocupación por la posición de dominio que pueden provocar las concentraciones.

En este sentido, Ramón Vázquez, presidente de ACTE, aseguró que "creo firmemente en el libre mercado, pero siempre con el control del regulador de competencia", alertando de la entrada en el sector logístico de fondos de inversión que son "un peligro", como corroboró Javier Arán, vicepresidente de Foro MADCargo, con experiencias recientes en el caso de algunas compañías en España del ámbito aeroportuario, con efectos directos en la calidad de sus servicios.

Fuente: Diario del Puerto (24.11.2021), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/cargadores-y-transitarios-apan-al-libre-mercado-ante-el-reto-de-la-concentracion>. Última consulta: 29.11.2021.

Las navieras dando forma a la “integración vertical”

El futuro de Maersk pasa por la sostenibilidad, la digitalización y la integración vertical

La naviera planea convertirse en un integrador global en el mercado de contenedores, combinando las operaciones marítimas y terrestres con otras partes de la logística.

Jueves, 25/11/2021



En lo que se refiere a su **estrategia de integración vertical** y sus intenciones de convertirse en **un integrador global en el mercado de contenedores**, la naviera danesa está aprovechando diferentes elementos que le permitirán ofrecer una **verdadera experiencia puerta a puerta**. Para ello, combinará las operaciones marítimas y terrestres con otras partes de la logística, y planea **utilizar toda la capacidad de sus terminales a nivel mundial** para atender las diferentes necesidades de sus clientes.

Fuente: Cadena de Suministro (25.11.2021), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/cargadores-y-transitarios-apelan-al-libre-mercado-ante-el-reto-de-la-concentración>. Última consulta: 29.11.2021.

Para prestar servicios “end to end”

Albert Oñate | *General manager de Cosco Shipping Lines Spain*

“Es legítimo que las navieras ofrezcan servicios puerta a puerta a los clientes”



Albert Oñate, general manager en Cosco Shipping Lines Spain | E.M.

Fuente: El Mercantil (04.05.2021), disponible en <https://elmercantil.com/2021/05/04/es-legitimo-que-las-navieras-ofrezcan-servicios-puerta-a-puerta-a-los-clientes/>. Última consulta: 29.11.2021.

Convirtiéndose en integradores globales



El Covid-19 acelerará la integración vertical en las cadenas de suministro globales

La transformación de las grandes navieras a operadores logísticos globales puerta a puerta no es algo que comenzó con esta crisis, sino que se va a acentuar en los próximos años. En cualquiera de los escenarios que deje el Covid-19, este proceso seguirá su curso, aunque en bien diferentes.



RAÚL TÁRREGA Valencia | 20 mayo 2020 - Actualizado a las 05:20h



Esa integración vertical ha seguido, por regla general y buscando cierta analogía, el camino que sigue la mercancía hasta el cliente final. Empezó con las grandes navieras participando en el accionariado de las terminales o incluso creando operadores portuarios propios. Siguió, aunque bien es cierto que con particularidades, con la compra o creación de empresas de transporte terrestre (por carretera y/o

Sigue siendo necesario potenciar las **terminales multimodales**, en un escenario posible de **“globalización más racionalizada”** y **“reindustrialización local más cercana”**.

Entrando en las terminales de contenedores...

"Esta prueba representa un "resultado constructivo para el desarrollo de puertos inteligentes #5G un objetivo en el que #Cosco trabaja en colaboración con la tecnológica China Mobile y el fabricante de automóviles Dongfeng. Para estas empresas, el éxito de este proyecto "demuestra plenamente que la tecnología 5G inyectará fuerza al desarrollo de la automatización, la digitalización y la informatización de los puertos, y promoverá la actualización y la transformación inteligente de los puertos". #technology #autonomousvehicles #automation #digitization #smartports #incotrans_ibas



Cosco prueba con éxito un camión autónomo de contenedores

NEWS

Shipping & Ports
Aviation
Forwarding & Logistics
Intermodal / Road
People & Companies
Archive

Photo: Hutchison Port

30.04.2020

Autonomous trucks operate at port's terminal

Hutchison Ports Thailand has become first port operator in Thailand to pilot autonomous truck technology in its operations at Laem Chabang Port, Terminal D. The six electric Qomolo' trucks - also known as the Q-Truck - arrived at Terminal D from Shanghai, China on 26 April.

During a one-year test phase, the trucks will be integrated into the existing conventional fleet of trucks to transfer containers between the quay and the yard.

Q-Trucks can operate non-stop for more than 24 hours. The introduction of these autonomous driving vehicles marks a huge step forward for the development of the nation's 'smart' infrastructure along the eastern economic corridor (EEC). The new trucks will make operations at the terminal more safer and more efficient, Hutchison Ports said. (ben)
<https://hutchisonports.co.th>

Y en otros servicios para la carga, aérea por ejemplo

The world's biggest shipping lines are taking to the skies



Air France employees load a Boeing 777 cargo plane at Charles de Gaulle airport.

Fuente: QZ (19.05.2022), disponible en <https://qz.com/2167776/the-worlds-biggest-shipping-lines-are-taking-to-the-skies/>. Última consulta: 12.06.2022.

O incluso ferroviaria

MSC y Ferrovie dello Stato se alían para subir más mercancías marítimas al tren

El memorando de entendimiento contempla también actuaciones en terminales interiores, gestión de servicios ferroviarios y licitaciones



Medway

Fuente: El Mercantil (16.09.2022), disponible en <https://elmercantil.com/2022/09/16/msc-y-ferrovie-dello-stato-se-alian-para-subir-mas-mercancias-maritimas-al-tren/>. Última consulta: 25.09.2022.

Transporte internacional – *Freight Forwarders?* (29/06/2021)

- **Fusiones y adquisiciones con vistas a lograr su crecimiento estratégico** (ganar tamaño y competitividad) <http://www.incotrans.es/es/noticias/db-schenker-apuesta-por-su-plataforma-connect4-para-ser-el-mayor--e-forwarder---transitarios---ff---freight-forwarders---e-forwarder---3615/>
- **Revisión del modelo de negocio** por:
 - La entrada de nuevos competidores que han agitado un mercado “tradicional” (hasta hace poco).
 - **“Menos globalización y más digitalización: así será la nueva cadena de suministro.** La tecnología es clave en la evolución del Comercio Internacional. El desembarco de gigantes tecnológicos como Amazon ha supuesto una revolución para la concepción tradicional del negocio. La tecnología cambia la experiencia de usuario, por lo que aquellos que sean capaces de proporcionar una mejor experiencia se mantendrán. La digitalización ha permitido mantener la trazabilidad y el seguimiento en la cadena de suministro. Pero hay que tener presentes también nuevas amenazas, como la creciente de **inseguridad cibernética**.
 - El uso de las nuevas herramientas digitales, 5G, *Internet of Things* (IoT) para el **creciente grado de automatización de las herramientas de gestión de todo el sector logístico.** (*)
 - El **e-commerce**.
 - **Blockchain, Impresión 3D** (“makers”?)..... (TO BE CONTINUED)

(*) Fuente: El Confidencial (15.05.2020), disponible en https://www.elconfidencial.com/empresas/2020-05-15/globalizacion-digitalizacion-cadena-suministro-bra_2595120/ Última consulta: 26.05.2020.

Transporte internacional – *Freight Forwarders?* (28/10/2021)

Portada »

Digitalización, adaptación y colaboración, grandes retos de los transitarios para asegurar su futuro

Las empresas transitarias quieren seguir jugando un papel fundamental en la cadena de suministro internacional. Para ello, deben enfrentarse a grandes retos con los que no sólo asegurar su futuro, sino también para buscar nuevas oportunidades de negocio en un contexto en el que el comercio internacional está sufriendo grandes convulsiones.



En la parte superior de la imagen: Rafael Milla, presidente del Grupo Raminatrans; Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA; y Carmen Amador, directora de MPG Tránsitos. En la parte inferior: Emili Sanz, presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona; Michael Voss, director de Desarrollo Comercial Internacional de Sparber Group; y Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto.

**#ESTE
VIRUS
LO
PARAMOS
UNIDOS**

WWW.MSCBS.GOB.ES

**DETENER EL CORONAVIRUS ES
RESPONSABILIDAD DE TODOS
Y TODAS. SI TE PROTEGES TÚ,
PROTEGES A LOS DEMÁS.**



Transporte internacional – *Freight Forwarders?* (28/10/2021)

Esos retos pasarían por una mayor digitalización de sus procesos, tanto internos como externos, y una profunda revisión de su profesión, que deberá estar basada en la defensa conjunta de sus intereses, en una alta capacidad de adaptación, y en la colaboración y entendimiento no sólo entre los transitarios, sino también con el resto de los eslabones de la cadena logística.

La profesión del transitario está en estos momentos en una gran encrucijada. Todos los participantes han coincidido en la necesidad de repensar esa profesión y de aportarle un mayor valor añadido que el que tiene en la actualidad. En ese sentido, el papel de la tecnología y su aplicación en el sector va a ser fundamental. Ofrecer información en tiempo real es el primer paso más importante, pero no sólo a los clientes, sino a todos los eslabones de la cadena logística.

Asimismo, se ha incidido en la necesidad de los transitarios de adaptarse a los nuevos tiempos, una característica que a lo largo de los años ha caracterizado a la profesión pero que en este contexto cobra especial relevancia. Esa adaptación deberá pasar, según los ponentes, por una mayor concentración empresarial y, sobre todo, en la unidad de acción y colaboración, donde las asociaciones sectoriales jugaran un papel fundamental de convergencia de intereses.

Finalmente, los ponentes han incidido en la importancia de seguir aportando valor añadido a los servicios que ofrecen los transitarios, un valor añadido que deberá servir para encontrar un hueco en el actual mercado logístico mundial. Así, el transitario debe evolucionar de ser no únicamente un intermediario, sino contar con una oferta integral con la que ir aumentando ese valor añadido de sus servicios.

Fuente: Diario del Puerto (28.10.2021), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/digitalizacion-adaptacion-y-colaboracion-grandes-retos-de-los-transitarios-para-asegurar-su-futuro>. Última consulta: 29.11.2021.

En Youtube, "Webinar - Desayuno Informativo | Los Transitarios ante sus nuevos retos": <https://www.youtube.com/watch?v=VtCMOaCzVmw&t=327s>

Transporte internacional – *Freight Forwarders?* (28/10/2021)

Portada »

Los transitarios se enfrentan a la digitalización, la descarbonización y la integración vertical

Los transitarios se enfrentan a un futuro complejo en el que la integración vertical y la digitalización de la actividad centran sus esfuerzos en un contexto marcado por la COVID, la situación del transporte marítimo y la descarbonización.



LOLI DOLZ | Valencia | 30 noviembre 2021 - Actualizado a las 05:20h



La COVID-19, el e-commerce, los problemas de capacidad en el transporte, el alza de los precios de los fletes, la congestión en puertos y terminales y la demora de la carga, la escasez de materiales primas y productos básicos y los nuevos estándares de sostenibilidad medioambiental exigidos por parte de la Unión Europea en el ejercicio de la actividad están haciendo más compleja la labor de las empresas transitarias.

Pero “si algo ha demostrado este colectivo es que sabe adaptarse a los cambios, prestando siempre el mejor servicio al cliente, y esto seguirá siendo así en un mundo en competencia, donde la colaboración es cada vez más importante”, explica a este Diario, Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA.

Integración vertical y digitalización

No obstante, a estos retos hay que sumar otros más porque los transitarios tienen que hacer frente a la integración vertical y a la digitalización.

Fuente: Diario del Puerto (30.11.2021), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/los-transitarios-se-enfrentan-a-la-digitalizacion-la-descarbonizacion-y-la-integracion-vertical>. Última consulta: 30.11.2021.

Transporte internacional – Los puertos

Digitalización, transición energética y open innovation: el futuro de los puertos

El futuro de los puertos pasa por la digitalización, la transición energética y la open innovation. Estas son las conclusiones del seminario técnica celebrado esta mañana en el marco de la celebración de la Port Summit Trade Mission Korea 2021.

En la sesión han participado el jefe de innovación del Port de Barcelona, Carles Rúa; el director senior del departamento de investigación y desarrollo de logística del Puerto de Busan, Yeon Jung-Hum; el director del Centro de Innovación del Transporte (CENIT), Sergi Saurí; el profesor de la Korea Maritime and Ocean University, Hyung-Sik NAM; y la directora de innovación y estrategia de negocio en el Port de Barcelona, Emma Cobos.

Durante sus intervenciones, los ponentes han presentado la hoja de ruta marcada, tanto por el Puerto de Busan como por el Port de Barcelona, para hacer frente al reto de la innovación.

Así, Carles Rúa ha destacado que el Port de Barcelona ya trabaja en proyectos de digitalización portuaria, con la implementación de IA y otras tecnologías; de transición energética, con nuevos combustibles y la electrificación de muelles; y de open innovation, “con el desarrollo de un hub en el que puedan colaborar startups y centros de investigación, con el fin de potenciar la innovación el sector”.

Por su parte, Yeon Jung-Hum, ha detallado las últimas tendencias en tecnología que se están desarrollando en el Puerto de Busan, mirando hacia la logística inteligente y los smart ports.

En cuanto a los retos a los que se enfrenta el sector ante estos nuevos horizontes, Sergi Sauri, ha señalado: la incertidumbre ante algunos desarrollos tecnológicos; la falta de suministro de energías alternativas; la falta de regulación y/o armonización de las normativas entre los estados miembros de la Unión Europea; y la diversidad de intereses de los distintos agentes.

“Lo que está claro es que tenemos ante nosotros retos importantes y la innovación va a jugar un papel muy crucial para poder afrontarlos”.

Fuente: Diario del Puerto (28.10.2021), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/digitalizacion-transicion-energetica-y-open-innovation-el-futuro-de-los-puertos>. Última consulta: 29.11.2021.

Transporte internacional – La logística

Portada »

Flexibilidad, sostenibilidad y digitalización marcan las claves del futuro de la logística

VASCO, empresa global familiar dedicada al transporte internacional, la logística, la consultoría y la innovación, organizó el pasado viernes en Bilbao, colaboración con Deusto Business Alumni, un encuentro que analizó las tendencias y retos de la cadena de suministro en compañía de las empresas Eroski, Tubacex y Deal Logistics, que compartieron la experiencia de sus organizaciones y su adaptabilidad al complejo momento que vive actualmente el sector logístico.

Cadenas complejas

Jon Azarloza, CEO de VASCO, participó aportando su experiencia y conocimiento a la mesa redonda, representando 50 años de know-how adquirido por el grupo, que lleva apostando por la innovación y la tecnología aplicadas al trabajo en las áreas más delicadas y complejas del transporte, marítimo, aéreo y terrestre.

Con anterioridad, Yolanda Bautista explicó cómo en los últimos 30 años la cadena de suministro ha estado focalizada en "una reducción de costes que se conseguía a través de reducir inventarios y deslocalizar la producción, lo que nos ha llevado a construir unas cadenas complejas que han mostrado muchas debilidades". "Por primera vez, hemos visto -dijo- que este camino tiene unos riesgos asociados que debemos valorar" y destacó el gran impacto que ha tenido la pandemia "al poner en relación, por primera vez, la salud y la economía". Bautista definió la gestión de la cadena de suministro como una "tarea para héroes" y dijo que ésta debe ser "sostenible, multicanal, flexible, ágil, rápida, personalizada...". Ante ello, defendió la necesidad de avanzar hacia una transformación del modelo, aunque señaló que existen "muchas contradicciones" en la búsqueda del modelo ideal. Además, la CEO

sostenible de la marca VASCO, a través de sus empresas, es el resultado de 50 años de esfuerzo, visión y dedicación de un equipo multidisciplinar. El talento de las personas y la apertura hacia nuevos horizontes ha permitido a VASCO adaptarse a los nuevos tiempos como una empresa global familiar dedicada al transporte internacional de mercancías por tierra, mar y aire, la logística, la consultoría y la innovación.

VASCO siempre se ha caracterizado por la búsqueda de oportunidades empresariales. Una visión internacional que permite a VASCO estar presente ya en 10 países: Polonia, República Checa, República Dominicana, Puerto Rico, Mauritania; así como en los principales puertos españoles como Barcelona, Valencia, Bilbao, Vigo, Algeciras o Canarias.

Fuente: Diario del Puerto (08.10.2021), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/flexibilidad-sostenibilidad-y-digitalizacion-marcan-las-claves-del-futuro-de-la-logistica>. Última consulta: 29.11.2021.

Transporte internacional – Los operadores logísticos



La digitalización "global" del sector logístico es uno de los temas de los que más páginas se han escrito, pero que en realidad poco tiene avanzado si hablamos en clave global de sector. Las compañías logísticas si realizan de forma interna afrontan la digitalización de sus procesos, pero no existe una estandarización de los mismos. Distintas compañías afrontan la digitalización desde aspectos distintos, con resultados desiguales.

Algunas de los principales operadores logísticos parecen haberse dado cuenta que la digitalización de la logística, la gestión de la cadena de suministro y la estandarización de los procesos es una necesidad global del sector, y si los propios actores del sector no lo promueven se puede perder la ocasión de afrontar el reto de la digitalización.

De esta forma, **Dachser**, **DB Schenker**, **Rhenus** y el puerto alemán de Duisburgo han puesto en marcha en Berlín la **Open Logistics Foundation**. El propósito de la fundación, sin ánimo de lucro, es construir una comunidad europea de código abierto con el objetivo de promover la digitalización en la logística y la gestión de la cadena de suministro y estandarizar los procesos logísticos a través de protocolos comunes para todos los integrantes de la fundación.

Fuente: Información Logística (16.11.2021), disponible en <https://informacionlogistica.com/los-principales-operadores-logisticos-alemanes-se-unen-para-promover-la-digitalizacion/>. Última consulta: 29.11.2021.

Transporte internacional – El transporte por carretera

Portada »

La carretera lo tiene claro: la automatización y el 5G llegarán, pero hoy urge la digitalización

El crecimiento del e-commerce y los nuevos objetivos de sostenibilidad, que exigen al sector logístico nuevos compromisos, están marcando la agenda de las compañías que, además, deben centrar sus esfuerzos en mitigar los incrementos de los costes.



Loli DOLZ | 24 noviembre 2021 - Actualizado a las 05:20h



Fuente: Diario del Puerto (24.11.2021), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/la-carretera-lo-tiene-claro-la-automatizacion-y-el-5g-llegaran-pero-hoy-urge-la-digitalizacion>. Última consulta: 29.11.2021.

La crisis sanitaria generada por la COVID-19 ha permitido que, a lo largo de los últimos meses, los operadores de transporte hayan descubierto sus fortalezas y vulnerabilidades que podrían resumirse en: resilientes sí, pero con limitaciones.

Tomar conciencia de ello y de los retos a los que el colectivo se debe enfrentar a corto plazo para seguir siendo competitivo ha supuesto la activación de medidas y proyectos nuevos, diferentes y únicos. El sector del transporte de mercancías en su conjunto (con todos sus modos e idiosincrasias) se enfrenta a las exigencias del mañana en un escenario cambiante y sin que exista un modelo que garantice el éxito.

Uno de los sectores que más complicado lo tiene a la hora de trazar la hoja de ruta a seguir, debido en parte a la diversidad de modelos empresariales que operan en el mismo, es el del transporte por carretera.

Tras demostrar su pericia u utilidad durante los meses más intensos de la pandemia, el sector tiene que intentar dar respuesta a desafíos como la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías, tanto en los procesos como en los propios vehículos, con el fin de mejorar la calidad de los servicios, de los trabajadores y aumentar la seguridad.

Transporte internacional – El *project cargo*

LOGÍSTICA

Planificación, soluciones “win-win” y digitalización: Principales retos del project cargo



Javier Hernández-Valenciано, moderador de la primera mesa y miembro de Clyde & Co; Igor Muñiz, CEO y responsable de APAC & MEATI, de Erhardt Projects; Luis González, Global Industrial Projects & Energy Solutions EPC & Infrastructure Expert, de Ceva Logistics; y Roberto Moriana, Compliance & Risk Iberia, de DB Schenker.

22 septiembre 2022 11:44



Ayer tuvo lugar la jornada “Project cargo: nuevos riesgos y desafíos” organizada por Clyde&Co Abogados en la Fundación Giner de los Ríos, en Madrid, en la que se analizaron los diferentes riesgos comerciales, políticos y naturales que afectan al sector del Project Cargo en un mundo post-Covid 19.

Fuente: Diario del Puerto (22.09.2022), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/logistica/planificacion-soluciones-win-win-y-digitalizacion-principales-retos-del-project-cargo-NI12388252>. Última consulta: 25.09.2022.

Digitalización, se ve claro ¿verdad?

Portada »

Colaboración, estandarización y cambio cultural: Claves para impulsar la digitalización

La digitalización, vista como una herramienta y no como una finalidad, es la protagonista del nuevo webinar "Digitalización e innovación en el ecosistema logístico-portuario" que organizado esta mañana Diario del Puerto y que ha contado con la participación de Pilar Parra, directora corporativa de Puertos del Estado; Jesús Medina, jefe del área de Desarrollo Tecnológico de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, y Jose Oliver, director de Infoport, en un debate moderado por Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto.



ALBA TEJERA - LEILA ESCRIBUELA | BARCELONA | 25 noviembre 2021 - Actualizado a las 12:53h

Puertos del Estado, Puerto de Algeciras, Infoport



**#ESTE
VIRUS
LO
PARAMOS
UNIDOS**

Fuente: Diario del Puerto (25.11.2021), disponible en <https://diariodelpuerto.com/colaboracion-estandarizacion-y-cambio-cultural-clave-para-impulsar-la-digitalizacion>. Última consulta: 29.11.2021.

En Youtube, "Webinar - Desayuno Informativo | Digitalización e innovación en el ecosistema logístico-portuario": https://www.youtube.com/watch?v=dYyKJ2h1X_0

Esa “digitalización” que “va a cambiar todo”...

INNOVACIÓN >

Pallete afirma que la digitalización “va a cambiar todo”

- Botín pide regulación más ágil para que la UE sea un referente tecnológico
- Abril-Martorell alerta de la actual escasez de “talento digital”

Factoría 4.0

Joan Franças: “La pregunta no es cuánto cuesta digitalizarse, sino cuánto va a costar no hacerlo”

- “O España da un paso adelante en tecnología o no será competitiva”
- “La Cuarta Revolución Industrial no destruirá empleo, lo transformará”

- Los presidentes de algunas de las principales empresas españolas coincidieron ayer en defender la **necesidad de que las compañías y administraciones públicas se adapten al mundo digital.**
- En una mesa redonda organizada en el I Congreso de Industria Conectada 4.0, el presidente de Telefónica, José María Álvarez-Pallete, indicó que **la digitalización “no es una época de cambio, es un cambio de época”** y que adaptarse a ella **no es una opción, sino que es “imprescindible”** para las empresas y los países. El directivo destacó que “la oleada” que viene con el 5G lo cambiará todo más, con la inteligencia artificial o el internet táctil, por lo que es necesario adaptarse “como personas, empresas y como países”.

Fuente: “Pallete afirma que la digitalización “va a cambiar todo”, Cinco Días [online]. [Última consulta: 14-06-2020]. Disponible en https://cincodias.elpais.com/cincodias/2017/09/21/companias/1506015355_775356.html. Publicado el 22 de septiembre de 2017.

Fuente: Joan Franças: “La pregunta no es cuánto cuesta digitalizarse, sino cuánto va a costar no hacerlo”, El Economista [online]. [Última consulta: 14-06-2020]. Disponible en <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/factoria/noticias/9041894/04/18/Joan-Franas-La-pregunta-no-es-cuanto-cuesta-digitalizarse-sino-cuanto-va-a-costar-no-hacerlo.html>. Publicado el 2 de abril de 2018.

Con el apoyo de los fondos Next Generation - NextGenerationEU

Plan de recuperación para Europa

CONTENIDOS DE LA PÁGINA

Introducción

El mayor paquete de estímulo jamás financiado

Principales elementos del acuerdo

NextGenerationEU

Cifras

Financiación del presupuesto a largo plazo de la UE y NextGenerationEU

Una hoja de ruta clara hacia nuevas fuentes ingresos para ayudar a reembolsar los préstamos

Introducción



Esto es NextGenerationEU. Es más que un plan de recuperación. Es una oportunidad única para salir más fuertes de la pandemia, transformar nuestra economía y crear oportunidades y trabajos para esa Europa en la que queremos vivir. Contamos con todo lo necesario para poder hacerlo.

Tenemos la visión, tenemos el plan y hemos acordado invertir 806 900 millones de euros* entre todos.

Es el momento de trabajar para crear una Europa más ecológica, más digital y más resiliente.

* Es el valor a precios corrientes. Ascende a 750 000 millones de euros a precios de 2018.

El mayor paquete de estímulo jamás financiado

Los Fondos de Recuperación Europeo o 'Next Generation EU' (NGEU, por sus siglas) constituyen un instrumento de emergencia aprobado por el conjunto de Estados miembros de la Unión Europea (UE). Una iniciativa de **750.000 millones de euros** que serán **repartidos entre los diversos países de la UE** con un doble objetivo: por un lado, **relanzar la actividad económica en el corto plazo para superar la crisis, y también mejorar el potencial de crecimiento con reformas estructurales y medidas para aumentar la productividad en el medio y largo plazo.**

Fuente: Cadena de Suministro (23/11/2021). Última consulta: 29.11.2021.

Con el apoyo de los fondos Next Generation - NextGenerationEU

Introducción

El mayor paquete de estímulo jamás financiado

Principales elementos del acuerdo

NextGenerationEU

Cifras

Financiación del presupuesto a largo plazo de la UE y NextGenerationEU

Una hoja de ruta clara hacia nuevas fuentes ingresos para ayudar a reembolsar los préstamos

Siguientes etapas

Beneficiarios

Contexto

Últimas novedades

Documentos

Enlaces relacionados

Principales elementos del acuerdo

Más del 50 % del importe apoyará la modernización, por ejemplo, mediante:



investigación e innovación, a través de Horizonte Europa



transiciones climática y digital justas, a través del Fondo de Transición Justa y el programa Europa Digital



preparación, recuperación y resiliencia, a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, rescEU y un nuevo programa de salud, UEproSalud.

Además, el paquete presta atención a:



la modernización de políticas tradicionales, como la de cohesión y la política agrícola común, para que contribuyan al máximo a las prioridades de la Unión



lucha contra el cambio climático, con el 30 % de los fondos de la UE, el mayor porcentaje en la historia del presupuesto europeo



protección de la biodiversidad e igualdad de género

Fuente: Comisión Europea, disponible en https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_es. Última consulta: 29.11.2021.

Los Corredores Atlántico y Mediterráneo recibirán 2.988 M€ de los Fondos Next Generation

La comisión de innovación de Propeller Valencia, en coordinación con el comité de innovación del cluster, liderado por la Fundación Valenciaport, organizó una jornada informativa el jueves 25 de noviembre para analizar la presencia del sector del transporte en el programa de recuperación Next Generation UE. El vital asunto fue abordado por María José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma).

Tras desgranar de manera sucinta los pilares de la estrategia europea en el reparto de esos fondos, Rallo recordó que el Mitma lidera 3 de los 30 componentes incluidos en el plan de recuperación y resiliencia, un montante que supera los 18.000 millones de euros. En ese sentido, los fondos para movilidad sostenible superan los 13.000 millones de euros.

La representante del Mitma explicó a los socios de Propeller Valencia que los grandes objetivos para esa nueva movilidad “segura, sostenible y conectada” pasan por avanzar en el desarrollo de los corredores europeos, mejorar la logística y la intermodalidad, aumentar los procesos de digitalización y sostenibilidad en el transporte e incrementar el peso del transporte ferroviario.

Para ello, se va a poner en marcha un esfuerzo inversor de 6.667 millones de euros, de los cuales, 2.988 millones de euros irán a la potenciación de actuaciones en los corredores Atlántico y Mediterráneo, mientras que otros 1.905 euros se destinarán a actuaciones en el resto de la red transeuropea de transportes. La promoción y construcción de terminales intermodales y logísticas y accesos portuarios contarán con 974 millones de euros, dejando los 800 millones de euros restantes a programas de apoyo al transporte sostenible y digital.

Fuente: Diario El Canal (28.11.2021), disponible en <https://www.diarioelcanal.com/los-corredores-atlantico-y-mediterraneo-recibiran-2-988-me-de-los-fondos-next-generation/>. Última consulta: 29.11.2021.

Digitalización, sí, ¿y por dónde empiezo?

La digitalización en la logística pasa por sensibilizar, invertir y estandarizar procesos

La innovación y la digitalización del sector logístico pasan por sensibilizar a todas las partes de la cadena de suministro adecuadas y estandarizar procesos a nivel local, estatal e internacional.

Las claves

Los tres ponentes coincidieron en que una de las claves para hacer frente a dicha transformación en las instituciones logísticas es la **sensibilización** y en esto, tal y como señaló Pilar Parra, la administración pública tiene un papel fundamental. “Los que formamos parte de entidades públicas como, por ejemplo, Puertos del Estado, debemos ser capaces de apostar por la innovación y la digitalización para que el proceso de cambio sea un éxito pero, además, debemos ser capaces de trasladar este mensaje a todas las empresas privadas con las que colaboramos”.

De alguna manera **el sector ha entendido que debe digitalizarse y dedica parte de sus recursos y sus esfuerzos en ello**. Si bien es cierto que la sensibilidad es creciente entre las empresas privadas y que cada vez hay una mayor concienciación a todos los niveles, señaló José Oliver, también es cierto que existe mucha disparidad entre ellas. “Hay que fomentar aún más la cultura de innovación, especialmente, en las empresas privadas”, destacó el director de Infoport.

” “Las administraciones debemos ser capaces de apostar por la innovación y la digitalización para que el proceso de cambio sea un éxito y trasladar el mensaje a las empresas privadas”

EN DETALLE

Digitalización: Por dónde empiezo

A la recurrente pregunta que pueden hacerse las empresas a la hora de emprender su digitalización, José Oliver, director de Infoport, explicó ayer que la respuesta reside en la parte del negocio y no de la tecnología a implementar. Es decir, la primera acción es analizar cuál es el objetivo y misión de la empresa, qué quiere conseguir y mejorar con esta innovación y dónde quiere diferenciarse. Una vez se estudian estos parámetros, se presentan las opciones tecnológicas que más se ajusten a las necesidades de la compañía.

Fuente: Diario del Puerto (26.11.2021), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/la-digitalizacion-en-la-logistica-pasa-por-sensibilizar-invertir-y-estandarizar-procesos>. Última consulta: 29.11.2021.

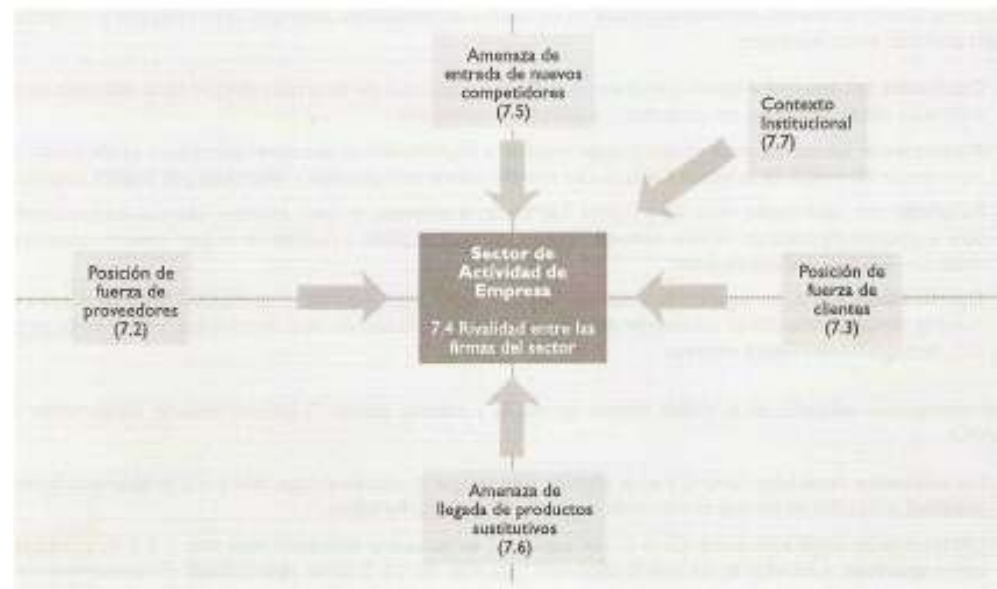
No sirve de nada querer emplear tecnología si tampoco tienes claro el modelo de negocio que quieres y para qué la quieres. Hace falta “visión estratégica” para, en coherencia, aplicar después “tecnología + operativa + legal”.

Primero la estrategia, y después la táctica, unidas de manera inteligente.

“Digitalisation is not an IT project!”

Por la reflexión estratégica, interna y externa

Análisis interno	Procesos Cliente/Mercado	
	Mercado	
	Cientes y Satisfacción de clientes	
	Producto	
	Precio	
	Canales de distribución	
	Promoción y publicidad	
	Subtotal	
	Procesos Internos:	
	Compras y subcontratación	
	Producción	
	Gestión de insumos	
	Logística de distribución	
	Subtotal	
	Procesos Económico-Financieros	
	Planificación y control	
	Financiación	
	Administración	
	Subtotal	
	Aprendizaje y Desarrollo	
	Equipo Humano	
	Calidad	
	I+D+i	
	Tecnologías de la información	
	Innovación en la Gestión	
	Subtotal	
	Total	



Las 5 Fuerzas de Porter



Matriz de estrategias genéricas Ansoff

Y después ya pensaré qué tecnologías usar

“La realidad aumentada, la inteligencia artificial, el **blockchain**, las impresoras 3D, el vehículo autónomo, la robótica, la biotecnología y la computación, redes e **internet de las cosas**, son las ocho tecnologías disruptivas llamadas a cambiar todas o casi todas las industrias y por lo tanto, el comportamiento humano en los próximos años”.

Fuente: “El mundo que viene”, Diario del Puerto (19.07.2016), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/ver/123671/el-mundo-que-viene.html>. Última consulta: 29.11.2021.

“Si bien el IoT no es nuevo en logística, con 20.000 millones de dispositivos conectados ya en uso en todo el mundo, la verdadera revolución no ha hecho más que comenzar.” Matthias Heutger, vicepresidente sénior y director global de Innovación y Desarrollo comercial de DHL.

Fuente: “La tecnología inalámbrica impulsará la transformación digital en el sector logístico”, Logística Profesional [online]. [Última consulta: 14-06-2020]. Disponible en <http://www.logisticaprofesional.com/texto-diario/mostrar/1986620/tecnologia-inalambrica-impulsara-transformacion-digital-sector-logistico>. Publicado el 10 de junio de 2020.

Blockchain, vale...

Distributed Ledger Technologies

Blockchain

Bitcoin

Trasladado a la realidad del sector marítimo, el blockchain permite un comercio transparente y seguro en el que no sería necesario el uso del papel para el conocimiento de embarque, los certificados o las cartas de crédito. Además, las transacciones son más sencillas gracias a la aparición de los contratos inteligentes que facilitan su control y ejecución. Los bancos, aseguradoras, aduanas y transitarios pueden beneficiarse de estas ventajas, así como de la trazabilidad de las operaciones

Blockchain, vale... Pero hay que estandarizar procesos...

La logística es el segundo sector con mayor aplicación del blockchain

2 agosto, 2022



La Asociación Española del Transporte (AET) ha publicado el informe "Introducción y comparativa de diferentes tecnologías de registro distribuido para el desarrollo de casos de uso" con el que, en general, aborda la situación actual de la tecnología blockchain y, en concreto, su aplicación en el sector del transporte y la logística.

El objetivo de este estudio es ilustrar acerca de la situación actual de esta tecnología, analizando sus pros y contras y aportando un análisis de posicionamiento y de comparativa de las diversas redes y clientes de blockchain, con el fin de facilitar la toma de decisiones de profesionales y organizaciones que se planteen su utilización.

El informe señala que el blockchain, en auge desde la aparición de Bitcoin, ha evidenciado numerosos casos de uso sin que, en muchas ocasiones, se haya superado con éxito la fase de "prueba de concepto".

Fuente: Diario El Canal (02.08.2022), disponible en <https://www.diarioelcanal.com/logistica-segundo-sector-mayor-aplicacion-blockchain/>. Última consulta: 25.09.2022.

LOGÍSTICA

ESC se apoya en los estándares digitales de DCSA para optimizar los envíos



05 agosto 2022 09:56



Última actualización 05 agosto 2022 10:27

Digital Container Shipping Association (DCSA), un grupo neutral sin fines de lucro establecido para estandarizar aún más la digitalización del envío de contenedores, y el European Shippers' Council (ESC), que representa a los propietarios de carga, han anunciado su colaboración conjunta para acelerar la adopción de los estándares DCSA y permitir una mejor experiencia del cliente para los cargadores.

Fuente: Diario del Puerto (05.08.2022), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/logistica/esc-se-apoya-en-los-estandares-digitales-de-dcsa-para-optimizar-los-envios-EL11922336>. Última consulta: 25.09.2022.

What is the ICC Digital Standards Initiative?

Recent innovations to digitise the global trading system have had the unintended consequence of fragmenting the market and the platforms used by several industries of the international supply chain and public sector agencies. There is a clear need for a trusted, independent and neutral body to lead the effort to connect digital islands.

Hosted by the International Chamber of Commerce (ICC), the Digital Standards Initiative is committed to promoting policy coherence and harmonising digital trading standards for the benefit of businesses, governments, and people everywhere. Working with established standard-setting bodies and international organisations, **the ICC Digital Standards Initiative will drive greater adoption of existing standards and create new frameworks to unify digital trade processes.**

Fuente: DSI, disponible en <https://www.dsi.iccwbo.org/>. Última consulta: 25.09.2022.

Que hacen necesarias adaptaciones legales a nivel mundial - MLETR

The screenshot shows the website for the ICC Digital Standards Initiative. The header includes the ICC logo and navigation links: Home, About, Developers, Executives, Policymakers, and a 'Get in touch' button. The main content area is titled 'Policymakers' and features a background image of a network of nodes and lines. The text reads: 'The COVID-19 pandemic exposed the global trading system's continued reliance on physical documentation. One key roadblock in the transition to paperless trade is the lack of recognition in domestic legal systems of electronic transferable records (ETRs). As a policymaker, these are key steps that you can take to unlock the benefits of trade digitisation for your country.'

Below this text is a section titled 'Model Law on Electronic Transferable Records' with a background image of a line graph on a grid. To the right of this section, there is a white box containing the following text:

A solution exists in the form of the UNCITRAL Model Law on Electronic Records (MLETR).

MLETR aims to enable the use of ETRs both domestically and across borders, by recognising the legal validity of ETRs that are functionally equivalent to their paper-based counterparts.

MLETR was developed by Working Group IV of the United Nations Commission on International Trade Law, through an inclusive and deliberative process between 2011 and 2016.

MLETR, Model Law on Electronic Transferable Records. Fuente: UNCITRAL, disponible en https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records. Última consulta: 25.09.2022.

Fuente: DSI, disponible en <https://www.dsi.iccwbo.org/policymakers>. Última consulta: 25.09.2022.

Y para eso, tenemos que “hablar el mismo idioma”...

Caso 1: El 15 de septiembre de 2022, una empresa española solicita cotización a su transitario, FCL 20´DV. En el email que le envía, detalla la siguiente información:

INCOTERMS 2020: CPT Terminal de descarga del puerto de Montevideo – Uruguay.
ENTREGA DE LA MERCANCÍA: Almacén de Stoll en Lengede – Alemania.

Wilhelm Stoll GmbH
Bahnhofstr. 21 – Puerta 3
38268 Lengede
Alemania

La empresa española, ¿es vendedora o compradora?

Su transitario se equivocó...

La mercancía la compras al uruguayo en CPT terminal Momntevideo? El transporte que es por su cuenta y la etadía en puerto no están cubiertos y el riesgo es vuestro desde que carga, correcto?
Saludos,

Una operación de comercio internacional empieza por...

- Una **compraventa de mercancías** (con independencia de que sea doméstica o internacional) es, *a priori*, una operación sencilla. El vendedor **entrega unas mercancías, y unos documentos...**

Convenio de Viena 1980

CAPÍTULO II OBLIGACIONES DEL VENDEDOR

Artículo 30

El vendedor deberá **entregar las mercaderías, transmitir su propiedad y entregar cualesquiera documentos relacionados con ellas** en las condiciones establecidas en el contrato y en la presente Convención.

Artículo 34

El vendedor, si estuviere obligado a entregar documentos relacionados con las mercaderías, deberá entregarlos en el momento, en el lugar y en la forma fijados por el contrato. En caso de entrega anticipada de documentos,

CAPÍTULO IV

De las obligaciones del vendedor

Sección 1.ª Disposición general

Artículo 1461.

El vendedor está obligado a la entrega y saneamiento de la cosa objeto de la venta.

Sección 2.ª De la entrega de la cosa vendida

Artículo 1462.

Se entenderá entregada la cosa vendida cuando se ponga en poder y posesión del comprador.

Código Civil Español

Una operación de comercio internacional empieza por...

- ...y el comprador paga su precio.

CAPÍTULO III OBLIGACIONES DEL COMPRADOR

Artículo 53

El comprador deberá pagar el precio de las mercaderías y recibirlas en las condiciones establecidas en el contrato y en la presente Convención.

Sección I Pago del precio

Artículo 54

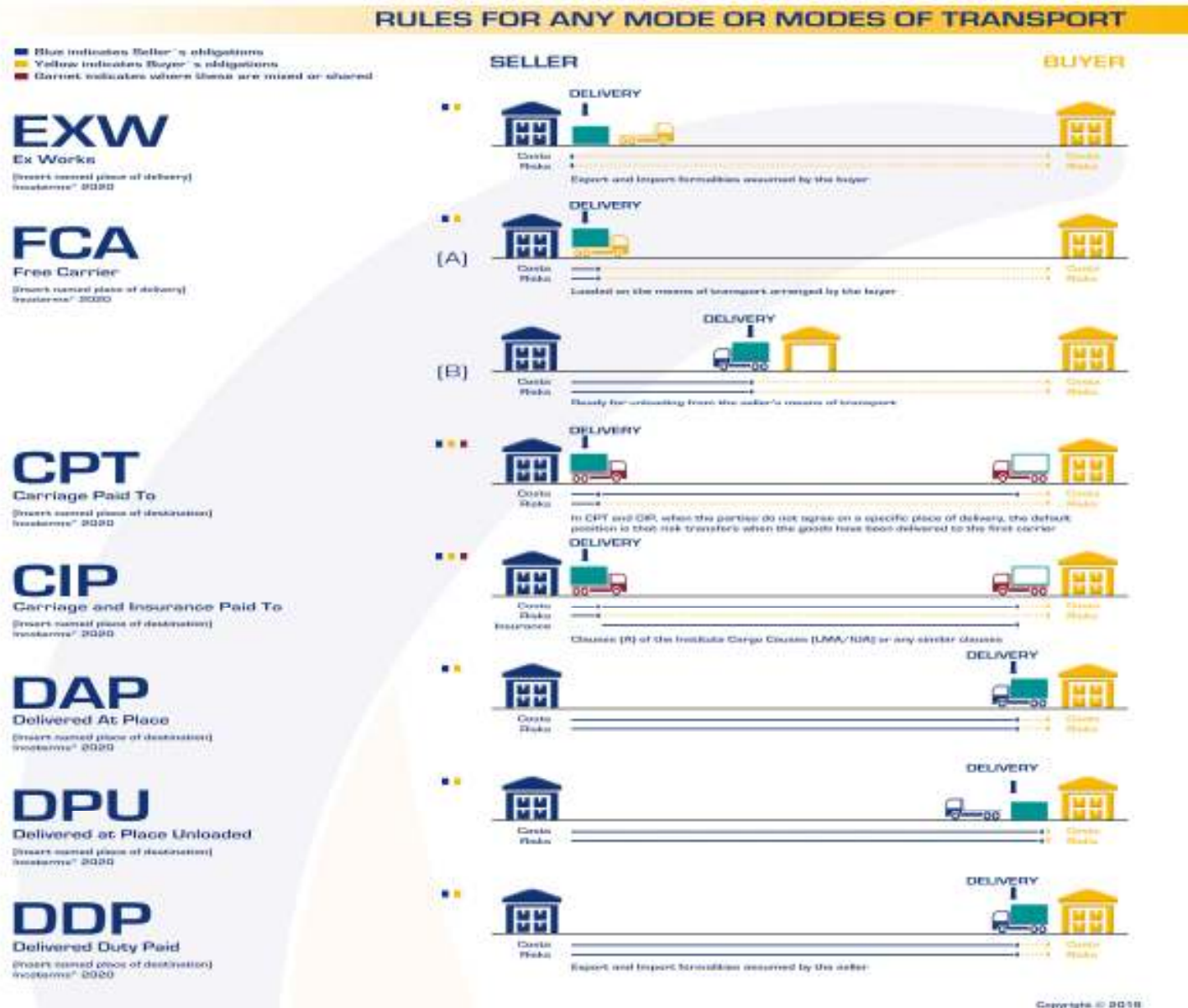
La obligación del comprador de pagar el precio comprende la de adoptar las medidas y cumplir los requisitos fijados por el contrato o por las leyes o los reglamentos pertinentes para que sea posible el pago.

CAPÍTULO IV TRANSMISIÓN DEL RIESGO

Artículo 66

La pérdida o el deterioro de las mercaderías sobrevinidos después de la transmisión del riesgo al comprador no liberarán a éste de su obligación de pagar el precio, a menos que se deban a un acto u omisión del vendedor.

Las reglas Incoterms® 2020 de la ICC



Las reglas Incoterms® 2020 de la ICC

RULES FOR SEA AND INLAND WATERWAY TRANSPORT

When containerized goods are delivered by seller to buyer by handing over to a carrier at a container terminal, before loading onto a ship, the seller is well advised to sell on FCA terms rather than on FAS and FOB terms; CPT rather than CFR; and CIP rather than CIF.

FAS

Free Alongside Ship

[Insert named port of shipment]
Incoterms® 2020



FOB

Free On Board

[Insert named port of shipment]
Incoterms® 2020



CFR

Cost and Freight

[Insert named port of destination]
Incoterms® 2020



CIF

Cost Insurance and Freight

[Insert named port of destination]
Incoterms® 2020



Fuente: Spanish-English version. Publicación ICC 723 ES

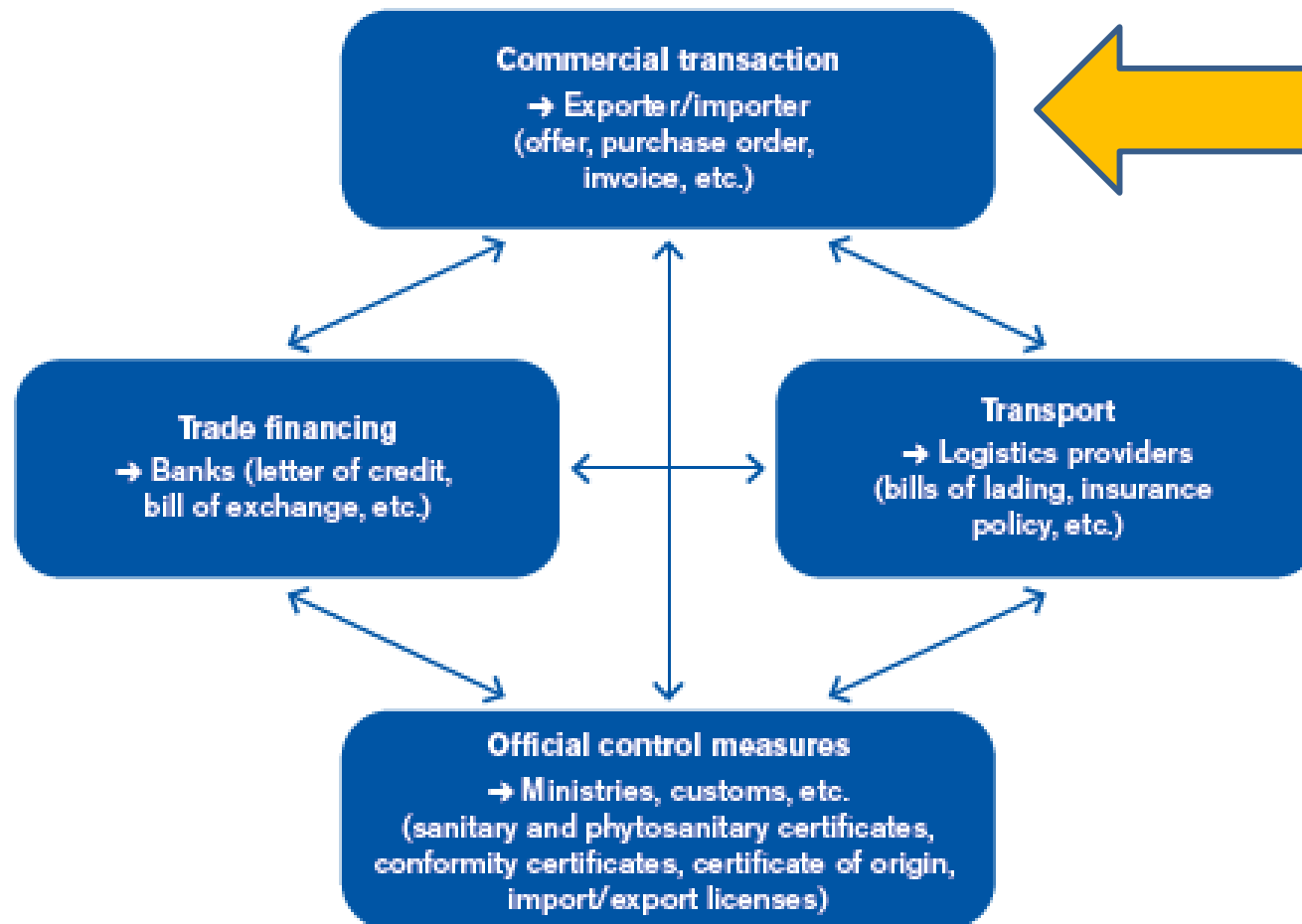
ICC - www.iccwbo.org/incoterms



Elaborado por: INCOTRANS® • International Business Advisors • www.incotrans.es • (+34) 629 755 921

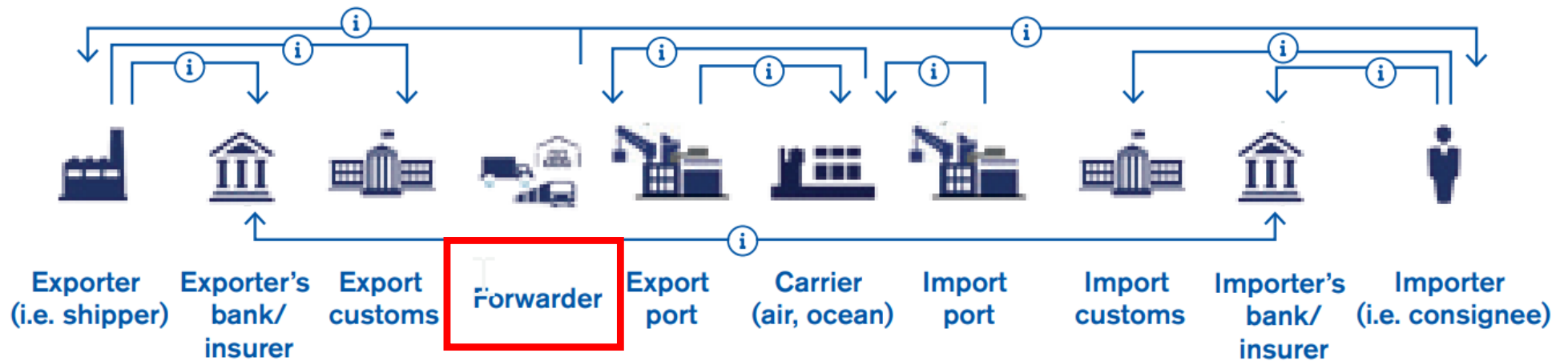
Copyright © 2019

¿Cuál es la cadena del comercio internacional?



Fuente: *Four processes involved in cross-border trade transactions*. “[Can Blockchain revolutionize international trade?](#)”, WTO, by Emmanuelle Ganne [online]. [Última consulta: 15-06-2020]. Disponible en https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/blockchainrev18_e.htm#:~:text=By%20Emmanuelle%20Ganne&text=This%20publication%20explores%20the%20question%20of%20whether%20Blockchain%20may%20revolutionize%20international%20trade.&text=In%20doing%20so%2C%20it%20offers, and%20in%20intellectual%20property%20rights. Publicado en 2018. Actualizado el 14 de junio de 2020: <https://insureblocks.com/ep-113-world-trade-organisation-can-blockchain-revolutionise-international-trade/>

¿Cuál es la cadena del comercio internacional?



Typical documentation issued

- | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|--------------------|--------------------------------|--|--------------------|---|--------------------|---------------------------------|-------------------------------|------------------|
| ▪ Sales contract and trade terms | ▪ Letter of credit | ▪ Certificate of origin | ▪ House bill of lading / House airway bill | ▪ Port declaration | ▪ Master bill of lading/ Airway bill | ▪ Port declaration | ▪ Customs clearance | ▪ Letter of credit procession | ▪ Purchase order |
| ▪ Commercial invoice | ▪ Insurance policy | ▪ Customs value declaration | ▪ Delivery note | ▪ Manifest | ▪ Shipment status (e.g. booking confirmation, arrival notification) | ▪ Manifest | ▪ Import licenses/ certificates | | |
| ▪ Packing list | | ▪ Export licenses/ certificate | ▪ Shipment status | | | ▪ Shipment status | | | |

Fuente: *Typical international trade documentation issued*. "Can Blockchain revolutionize international trade?", WTO, by Emmanuelle Ganne [online]. [Última consulta: 15-06-2020]. Disponible en https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/blockchainrev18_e.htm#:~:text=By%20Emmanuelle%20Ganne&text=This%20publication%20explores%20the%20question%20of%20whether%20Blockchain%20may%20revolutionize%20international%20trade.&text=In%20doing%20so%2C%20it%20offers.and%20in%20intellectual%20property%20rights. Publicado en 2018.

Insisto, es necesario que “hablemos el mismo idioma”...

- Glossary of terms 1.1 Industry Blueprint - Container shipping 1.0 January 2020

Bill of Lading (B/L)	<p>Legal document issued to the customer which confirms the carrier's receipt of the cargo from the customer acknowledging goods being shipped and specifying the terms of delivery. There are many different types of Bs/L.</p> <p>The Industry Blueprint 1.0 considers the Bill of Lading finalized (no longer draft), when the draft has been approved by the customer.</p>	
Sea Waybill	<p>A Sea Waybill (SWB) is used when the shipper decides to release ownership of the cargo immediately. This means that the goods can be delivered to the person identified in the document, and they will simply have to verify their identity instead of presenting a document to claim the cargo.</p>	Express Release Bill of Lading, Straight Bill of Lading
Delivery	<p>The action of delivering a container to a customer location. The delivery is completed once the possession of the container is legally transferred to the customer from the haulier.</p>	

"Delivery: This concept has multiple meanings in trade law and practice, but in the Incoterms® (2010) rules, it is used to indicate where the risk of loss of or damage to the goods passes from the seller to the buyer." PS: this definition has been maintained in the Incoterms® 2020 rules.

Es patente la necesidad de crear un lenguaje común universal, no solo en los procesos sino también en las legislaciones del comercio y el transporte internacional de mercancías

Fuente: DCSA. Disponible en <https://dcsa.org/data-and-interfaces/glossary-of-terms-v1-1/> . Última consulta: 16.06.2020.

		PAIS DE ORIGEN						TRANSPORTE PRINCIPAL		PAIS DE DESTINO			
		Costos = C	riesgos = R	vendedor = V	comprador = C			Transporte principal internacional	Seguro de transporte de mercancías	Costos de transporte en puerto / gastos de terminal de origen	Transporte internacional (puerto, aeropuerto, estación, etc.)	Transporte exterior en el país de destino (puerto, aeropuerto, estación, etc.)	Riesgos y descarga en destino (puerto, aeropuerto, estación, etc.)
Incoterms® 2020 ICC - REGLAS PARA CUALQUIER MODO O MODOS DE TRANSPORTE													
EXW - En Fábrica <small>(Lugar de entrega designado)</small>	C	P	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	R	P	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
FCA - Franco Porteador <small>(Lugar de entrega designado)</small>	C	P	V	V	V (1)	V	V	C	C	C	C	C	C
	R	P	V	V	V (1)	V	V	C	C	C	C	C	C
CPT - Transporte Pagado Hasta <small>(Lugar de destino designado)</small>	C	P	V	V	V	V	V	V	C	C (4)	C	C	C
	R	P	V	V	V (4)	V	V (2)	C (2)	C	C	C	C	C
CIP - Transporte y Seguro Pagados Hasta <small>(Lugar de destino designado)</small>	C	P	V	V	V	V	V	V	V (5)	C (6)	C	C	C
	R	P	V	V	V (4)	V	V (2)	C (2)	C	C	C	C	C
DAP - Entregado en Lugar <small>(Lugar de destino designado)</small>	C	P	V	V	V	V	V	V	V	V	C	V	C
	R	P	V	V	V	V	V	V	V	V	C	V	C
DPU - Entregado en Lugar Descargado <small>(Lugar de destino designado)</small>	C	P	V	V	V	V	V	V	V	V	C	V (7)	V (7)
	R	P	V	V	V	V	V	V	V	V	C	V (7)	V (7)
DDP - Entregado Derechos Pagados <small>(Lugar de destino designado)</small>	C	P	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	C
	R	P	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	C
Incoterms® 2020 ICC - REGLAS PARA TRANSPORTE MARÍTIMO Y VÍAS NAVEGABLES INTERIORES													
FAS - Franco al Costado del Buque <small>(Lugar de embarque designado)</small>	C	M	V	V	V	V	C	C	C	C	C	C	C
	R	M	V	V	V	V	C	C	C	C	C	C	C
FOB - Franco a Bordo <small>(Lugar de embarque designado)</small>	C	M	V	V	V	V	V	C	C	C	C	C	C
	R	M	V	V	V	V	V	C	C	C	C	C	C
CFR - Costo y Flete <small>(Lugar de destino designado)</small>	C	M	V	V	V	V	V	V	C	C	C	C	C
	R	M	V	V	V	V	V	C (2)	C	C	C	C	C
CIF - Costo, Seguro y Flete <small>(Lugar de destino designado)</small>	C	M	V	V	V	V	V	V	V (4)	C	C	C	C
	R	M	V	V	V	V	V	C (2)	C	C	C	C	C

Notas:

- 1) Solo FCA en Fábrica, donde la mercancía se entrega al porteador cargada en los medios de transporte dispuestos por el comprador, en las instalaciones de la empresa vendedora.
- 2) El vendedor, en cualquiera de las reglas C, debe contratar o procurar un contrato para el transporte de la mercancía desde el lugar de entrega hasta el lugar de destino designado. Cualquiera que sea dicho destino designado, ese lugar no es y nunca se convierte en el lugar de entrega. De hecho, en todas las reglas Incoterms® 2020, los costos y los riesgos se transfieren del vendedor al comprador simultáneamente, es decir:
 - a) En CFR y CIF, donde el riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando la mercancía está a bordo del buque en el puerto de embarque (pero los costos se transfieren en el puerto de destino designado).
 - b) En CPT y CIP, donde el riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando el vendedor le entrega al comprador, pero solo en el momento en que el vendedor controla el poder del porteador controlado por el vendedor (pero los costos se transfieren en el lugar de destino designado). El vendedor puede hacerlo dando al porteador la posesión física de la mercancía en la manera y en el lugar apropiados para los medios de transporte utilizados.
- 3) En CPT y CIP, el vendedor transfiere al comprador todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía cuando se la entrega al porteador contratado por el vendedor, en el lugar de entrega acordado.
- 4) En CPT y CIP, cuando los acuerdos no han acordado un lugar o un punto de entrega específicos, la posición por defecto es que el riesgo se transmite cuando la mercancía se ha entregado al primer porteador en el punto elegido por el vendedor (no controlado por el comprador).
- 5) Cobertura proporcionada por los cláusulas (A) de las Cláusulas de Cargo del Instituto (IUM)/EUM) o cualquiera cláusulas semejantes, como máximo sobre el 110% del valor CIF de la mercancía.
- 6) El comprador debe pagar los costos de descarga, a menos que sean por cuenta del vendedor según el contrato de transporte. Si el lugar de destino designado es el almacén de destino final, el vendedor deberá asumir también el costo del transporte interior en destino hasta dicho lugar.
- 7) Si el lugar de destino designado es una terminal, por ejemplo, una estación de ordenadores, un muelle o un almacén en un puerto, o una terminal de carretera, ferroviaria o aérea, el comprador deberá correr con los riesgos y costos del transporte interior desde dicho lugar de entrega hasta las instalaciones del comprador (almacén o fábrica), y descargar la mercancía allí.
- 8) Cobertura proporcionada por las cláusulas (C) de las Cláusulas de Cargo del Instituto (IUM)/EUM) o cualquiera cláusulas semejantes, como máximo sobre el 110% del valor CIF de la mercancía.



Algunos casos prácticos...

Caso 1: Consulta el 28 de julio de 2022 al grupo de Expertos en reglas Incoterms® de ICC Spain. ¿Se pueden utilizar dos reglas Incoterms® en una misma operación?

Algunos casos prácticos...

Respuesta 1: Consulta el 28 de julio de 2022 al grupo de Expertos en reglas Incoterms® de ICC Spain. ¿Se pueden utilizar dos reglas Incoterms® en una misma operación?

El objeto del contrato que nos transcribe se refiere a la prestación de servicios de transporte marítimo. Las Reglas Incoterms se aplican exclusivamente a los contratos de compraventa de mercancías (apartado 1.4 de la Introducción a los Incoterms 2020) y por tanto, no resultan de aplicación a los contratos de prestación de servicios. La formulación de una prestación de servicios de transporte en términos "FAS Brest Port Quay QR4 (INCOTERM 2020) – DAP unhooked Fene Quay N10 Navantia Fene (INCOTERM 2020)" carece por completo de sentido en el marco de las Reglas Incoterms 2020 y más bien parece querer referirse a las condiciones en que se presta el fletamento, usando erróneamente unas reglas que están pesadas para definir el lugar de entrega y de transmisión del riesgo de pérdida o daño de mercancías y el reparto de costes entre vendedor y comprador, en un contrato de compraventa de mercancías.

No es la primera vez que lo veo ,pero me llama mucho la atención que se utilicen dos Incoterms para una misma operación. Se comprende que con esta práctica se intente determinar las obligaciones de cada parte en los puertos de carga y de descarga pero la misma es contraria a la propia naturaleza de los Incoterms y supone un claro riesgo de indefinición , y contradicción , a la hora de aplicar dichos términos comerciales.Por definición una operación comercial sólo se puede sujetar a un Incoterm y si se quiere forzar un poco para eso hay términos marítimos, para otros modos de transporte o de naturaleza consuetudinaria que se pueden utilizar, pero mezclar dos Incoterms (que además en este caso no admiten mezcla) debe de rechazarse.

Algunos casos prácticos...

Caso 2: Consulta el 17 de mayo de 2022 al grupo de Expertos en reglas Incoterms® de ICC Spain.

Descripción: Soy la responsable de importaciones del [redacted] y actualmente la sociedad [redacted] acaba de realizar una importación en condiciones DAP con origen UK. El agente transitario [redacted] exige un cobro de 58€ por unos gastos de cesión documental por facilitarnos la documentación. Mediante email, les he dicho que no es legal esta exigencia de comisión ya que primero de todo somos propietarios de esa información, y segundo es un incoterm DAP y como importadores somos libres de escoger nuestro agente de aduanas. Me argumentan que quedan bajo el incoterm DAP quedan fuera de las obligaciones del vendedor:

- [redacted] Efectuar los trámites aduaneros precisos para su entrada así como de los costes derivados de la misma,

Dando a entender que los gastos de cesión son un coste derivado de la importación. Sigo sin estar de acuerdo, pese a que bajo el incoterm DDP sí lo he asumido en reiteradas ocasiones. Mi agente de aduanas ya ha lanzado el despacho y [redacted] niega a entregarme la mercancía ya que yo me niego a pagar el gasto de cesión por considerarlo ilegal bajo mis conocimientos.

Otros:

Consulta:

Resumen: Debe el importador asumir gastos de cesión documental impuestos por el transitario cuando realiza una compra DAP?

Fecha: 17/05/2022

Algunos casos prácticos...

Respuesta 2: Consulta el 17 de mayo de 2022 al grupo de Expertos en reglas Incoterms® de ICC Spain.

Muchas gracias por su consulta sobre el uso del Incoterm DAP (Santander) y por el CMR y DUA que acompaña.

Entiendo que la pregunta que formula es si en ese Incoterm DAP, y siendo su empresa el importador/comprador, se puede entender que esos 58€ que le exige el transportista como "cesión de documentos" son a su cargo o deberían estar dentro de las obligaciones del vendedor. El transitario -que actúa por estar encargado por el vendedor- le retiene los documentos y no puede importar la mercancía aunque ya haya hecho el despacho de aduanas.

Vd. dice que en condiciones DDP sí asume ese coste. Pero entiende que en DAP- entrega en destino pero sin descargar la mercancía- ese coste debería ser a cargo del vendedor y no del comprador.

La que sigue es mi opinión personal, que someteré a cualquier otra mejor fundamentada en derecho. Si lo desea, se puede elevar la duda al grupo de expertos en Incoterms que hay en este Comité para que se apruebe una respuesta consensuada o mayoritaria sobre este tema, que no será vinculante pero recogerá el sentir de un grupo de expertos en la materia.

De acuerdo con la página 72 de la publicación ICC nº 723 ES, la versión bilingüe de los "Incoterms 2020", en el punto A6 del término DAP, sobre el "[d]ocumento de entrega / transporte", se dice claramente que "[e]l vendedor debe proporcionar al comprador, a expensas del vendedor, cualquier documento exigido que permita al comprador hacerse cargo de la mercancía" y según B6 (página 73), al tratar la misma cuestión desde la perspectiva del comprador, éste "debe aceptar el documento proporcionado según lo dispuesto en A6". En el mismo sentido, en el punto A9, en la página 74, se recoge que "[e]l vendedor debe pagar: ... c) el costo de proporcionar el documento de entrega/transporte según lo establecido en A6".

En la misma línea, la publicación ICC nº 775 SP, "Guía ICC para el transporte y las reglas Incoterms 2010", en la página 49, dentro de la pregunta 10 del término DAP, "¿Qué tipo de documento de transporte ha de emitir el porteador?" se responde que "'Entregada en lugar' significa que el vendedor debe contratar el transporte (o usar sus propios medios de transporte), que debe entregar la mercancía al comprador en el lugar de destino designado y proporcionar al comprador, a expensas del vendedor, un documento que le permita proceder a la recepción de la mercancía. El comprador DAP debe aceptar este documento de entrega".

Por ello, en mi opinión, no cabe duda que la cesión de documentos es una obligación del vendedor y que el coste que pudiera devengar debería ser también asumido por el vendedor.

Confío haber sido de utilidad. Muy atte.,

Algunos casos prácticos...

Caso 3: Consulta el 29 de septiembre de 2021 al grupo de Expertos en reglas Incoterms® de ICC Spain.

El motivo de este nuevo correo electrónico era consultarle si era posible obtener por parte de la ICC respuesta certificada a una duda interpretativa del Incoterm CIF.

Las tres preguntas al respecto son las siguientes:

En el caso de una compraventa de mercancías entre un vendedor con domicilio en España y un comprador con domicilio en el Sultanato de Omán y que ha sido acordada en factura de compraventa bajo términos “*CIF Muscat Airport Incoterms 2010*”.

1º ¿Qué parte a la compraventa soportaría el riesgo de daños, averías o retrasos en el transporte aéreo de España a Omán?

2º ¿Si el vendedor de la mercancía al amparo del Incoterm referido contrata un seguro por cuenta y riesgo del comprador en cumplimiento del Incoterm CIF 2010 y se sucede un siniestro en el transporte ¿sería el comprador quien estaría legitimado para obtener o recibir la posible indemnización al seguro?

3º ¿Quién ostentaría la condición de perjudicado si las mercancías sufren una avería en el trayecto aéreo del transporte o en su almacenaje en el aeropuerto de destino en Muscat, el vendedor o el comprador?

En espera de sus siempre importantes noticias.

Atentamente.

Algunos casos prácticos...

Respuesta 3: Consulta el 29 de septiembre de 2021 al grupo de Expertos en reglas Incoterms® de ICC Spain.

CIF (lugar designado), tanto en los "Incoterms 2010" como en los actuales "Incoterms 2020" es un término sólo para usar en transporte marítimo.

Para cualquier medio de transporte y especialmente para transporte aéreo, el correcto es CIP (lugar designado).

Tanto en CIF como en CIP, la entrega se produce en origen aunque el vendedor pague el transporte hasta el lugar de destino. El riesgo es, pues, del comprador, desde el momento en que la mercancía está cargada en origen –ya sea puerto o aeropuerto–.

Por ello mismo, tanto en CIF como en CIP, el seguro lo contrata el vendedor a favor del comprador, por el 110% del valor de la mercancía, en una compañía de seguros de prestigio.

Por ello, en caso de daño a la mercancía, en el trayecto entre España y Omán, el legitimado para reclamar esa indemnización es el comprador.

Dicho todo ello, Vd. no oculta que el transporte ha sido aéreo. Es decir, que se ha producido un uso equivocado de un Incoterm, porque CIF no corresponde a transporte aéreo.

Hay estudios que indican que en el transporte aéreo hay un uso erróneo de los Incoterms –como FOB Aeropuerto– que ronda el 45% de las operaciones.

Incluso en los "Incoterms 1980" CIF parece reservado para transporte marítimo.

Una solución posibilista es constatar que el aeropuerto de Mascate está al lado del mar. Aunque hay un campo de golf entre el aeropuerto y el agua. Podríamos entender que un barco fondeara justo en ese punto y se articulara por el comprador la descarga de la mercancía.

Lo más probable, empero, es que la mercancía haya viajado en avión, con un Incoterm incorrecto. Ello no obstante, no altera que tanto CIF o en CIP-el adecuado en este caso- el comprador es quien tiene el riesgo, es el beneficiario del seguro y sería el perjudicado si las mercancías sufren un daño.

Standards and programs



Industry Blueprint

Container shipping standards for **processes, milestones** and messages for the Container Journey

[Read more](#)



Track & Trace

The “DCSA Information Model”, **standards and API definitions** to reach alignment and multi-carrier shipment tracking

[Read more](#)



Cyber Security Guide

Practical recommendations for meeting IMO Safety Management mandate by 2021

[Read more](#)



eBill of Lading

DCSA takes on eBL standardisation, calls for collaboration

[Read more](#)



IoT Connectivity

Interoperability between smart container solutions at the radio interface level

[Read more](#)

Reglamento eFTI
Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías.

How is the container shipping industry changing in the digital age? And what are the key drivers that are driving the change in this coming decade? Fuente: LinkedIn. Vídeo disponible en https://www.linkedin.com/posts/andresimha_shipping-digitalisation-blockchain-activity-6673134863048028160-aHzr. Publicado: 02.06.2020.

Port digitalisation in the face of disruption. Fuente: LinkedIn. Disponible en https://www.linkedin.com/posts/andresimha_shipping-digitalisation-blockchain-activity-6673134863048028160-aHzr. Publicado: 15.06.2020.

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – CMR

- **CMR**: Convenio referente al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (Ginebra, 19-05-1956), “Convenio CMR” (Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route), complementada por Protocolo de 05-07-1978 (Protocolo DEG), y por el «Protocolo relativo a la **Carta de Porte Electrónica**» (Ginebra, 20-02-2008); este último entró en vigor el 5 de junio de 2011, para adaptar el Convenio CMR a las nuevas tecnologías. España ratificó este protocolo el 11 de mayo de 2011.

- No supone una alteración ni del régimen jurídico de responsabilidad del transportista, ni del contenido de la carta de porte, ni del art. 1.1 (sobre el ámbito espacial de aplicación).
- Sí reconoce una equiparación legal con la carta de porte en papel, lo que implica un **reconocimiento de su validez legal** y de su **valor probatorio**.
- **El uso es voluntario.**

En total, el protocolo eCMR ha sido ratificado por 26 países hasta ahora:

- | | | |
|-------------------|--------------|---|
| • Bielorrusia | • Letonia | • Eslovaquia |
| • Bulgaria | • Lituania | • Eslovenia |
| • Dinamarca | • Luxemburgo | • España |
| • Republica checa | • Holanda | • Suecia |
| • Estonia | • Moldavia | • Suiza |
| • Finlandia | • Noruega | • Turquía |
| • Francia | • Polonia | • Tayikistán |
| • Iran | • Portugal | • Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte |
| • Letonia | • Rusia | |
| • Lituania | • Rumania | |

Varios otros países, como Alemania e Italia, están trabajando actualmente en la ratificación del eCMR.

Reconocida su validez jurídica de forma expresa por un Convenio internacional, ahora se trata simplemente de que transportistas y cargadores empiecen a usarlo en masa

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – AWB

- **AWB**: Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 28-05-1999), “Convenio de Montreal” (CM).
 - “The Air Waybill (AWB) is a critical air cargo document that constitutes the contract of carriage between the “shipper” and the “carrier” (airline). The **Electronic Air Waybill Resolution 672 (MeA)** removes the requirement for a paper AWB. There is therefore no longer a need to print, handle or archive the paper, largely simplifying the air cargo process. The Multilateral e-AWB Agreement, IATA Resolution 672 (doc), provides a single standard agreement that airlines and freight forwarders can sign once with IATA and start doing e-AWB with all other parties to the agreement.
 - El e-Air Waybill, proporciona a las aerolíneas, agentes de carga, y aduanas, un estándar único mediante el cual poder intercambiar de forma electrónica y automática, documentos de carga normalizados, en cualquier aeropuerto del mundo sujeto al nuevo sistema de e-freight.
 - No supone una alteración ni del régimen jurídico de responsabilidad del transportista, ni del contenido de la carta de porte, ni del art. 1.1 (sobre el ámbito espacial de aplicación).
 - Sí reconoce una equiparación legal con la carta de porte en papel, lo que implica un **reconocimiento de su validez legal** y de su **valor probatorio**.
 - e-AWB is now the **default contract of carriage**: nine years after its introduction in 2010, e-AWB became the default contract of carriage for all air cargo shipments on enabled trade lanes on 1 January 2019. This key industry milestone brings air cargo into a new era where digital processes are now the norm and paper is the exception.”

Fuente: IATA disponible en <https://www.iata.org/en/programs/cargo/e/eawb/> Última consulta: 16.06.2020.

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

Caso 4: En una compraventa en condiciones CIF Puerto de Destino, ¿puede el transitario recomendar a su cliente que retenga el B/L como medida de presión comercial para forzar el pago de la mercancía por el destinatario?

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

- **B/L**: Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque (Bruselas, 25-08-1924), complementado por el Protocolo de 1968 (23-02-1968) y el Protocolo de 1979 (21-12-1979); conocido como las “Reglas de La Haya-Visby” (RLHV). Las RLHV han sido ratificadas por las principales naciones navieras del mundo y son las que tienen mayor aplicación en la materia.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 31-03-1978); conocido como las “Reglas de Hamburgo” (RH). Las RH son de aplicación minoritaria.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, conocido como las “Reglas de Rotterdam” (RR). No han entrado en vigor (países ratificadores: República del Congo, España, Togo y Camerún). Hablan de “documento electrónico de transporte”. El art. 8, sobre el empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte, en su apartado b) establece: “La emisión, el control exclusivo o la transferencia del documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia de un documento de transporte.”
- España: Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM):
 - Artículo 264. Régimen legal. El conocimiento en soporte electrónico estará sometido al mismo régimen y producirá los mismos efectos que el emitido en soporte papel, sin más especialidades que las contenidas en el contrato de emisión.
 - **Artículo 251. Eficacia traslativa: La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas.**

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

Caso 5: Si el método de pago va a ser un crédito documentario, ¿se puede endosar un B/L nominativo?

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

Respuesta 5: Si el método de pago va a ser un crédito documentario, ¿se puede endosar un B/L nominativo?

Artículo 250. *Ley de circulación del conocimiento de embarque.*

1. Los conocimientos de embarque pueden ser al portador, a la orden o nominativos.
2. Los conocimientos de embarque al portador se transmitirán mediante su entrega, los emitidos a la orden mediante su endoso y los nominativos mediante cesión según las normas reguladoras de la cesión de créditos no endosables.

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

Caso 6: ¿Es cierto que una de las funciones del B/L es que trasmite la propiedad de las mercancías y por ese motivo, cuando se entrega a su legítimo destinatario, este se convierte en propietario de las mismas?

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

Respuesta 6: ¿Es cierto que una de las funciones del B/L es que trasmite la propiedad de las mercancías y por ese motivo, cuando se entrega a su legítimo destinatario, este se convierte en propietario de las mismas? → **NO!!**



Acceso socios →

ICC ▾ Consultas ▾ Comercio Internacional Formación ▾ Arbitraje Publicaciones ▾ Actualidad ▾ Ser socio

El conocimiento de embarque marítimo cumple una triple función: por un lado, es un recibo dado al cargador ("shipper") por las mercancías entregadas; por otro, demuestra la existencia de un contrato de transporte y, por último, otorga derechos sobre las mercancías. Se emiten en juegos de originales, normalmente dos o tres, y cualquiera de ellos puede ser usado para obtener la posesión de la mercancía. Así pues, quién posea el conocimiento de embarque acredita la posesión de la mercancía. La calificación del poseedor del documento como poseedor de las mercancías deriva de las facilidades que el título ofrece a quien aparece formalmente legitimado para ejercer el derecho de crédito. Dicha legitimización se compone, no sólo, de la posesión del documento, sino que es necesaria la designación en el mismo como titular.

Hay que distinguir entre conocimientos de embarque nominativos, a la orden o al portador. En el primero de los casos, se trata de documentos no negociables por estar emitidos a nombre de un determinado consignatario, quien no puede transmitir los derechos ni mediante endoso ni por entrega del documento en sí mismo. Obviamente dispone de la posibilidad de ceder los derechos siempre dentro del marco legal previsto al efecto.

En cuanto a los Bs/L a la orden, se trata de documentos negociables que pueden ser transmitidos por endoso. Según la "Ley de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque" (art. 19), *será a la orden cuando se consigna que la mercancía será entregada a la orden del cargador o de un tercero y de los sucesivos endosatarios.*

Fuente: ICC Spain,
disponible en
<https://www.iccspain.org/to-the-order-of-shipper/>.

Última consulta:
25.09.2022.

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L



ABOUT US

GLOBAL ISSUES & TRENDS

DISPUTE RESOLUTION SERVICES

RESOURCES FOR BUSINESS

CHAMBER SERVICES

EVENTS

ONLINE LEARNING

MEDIA WALL

CONTACT US | FIND A DOCUMENT | BECOME A MEMBER | CAREERS | MORE SITES

Home » Find a document » The legal status of electronic bills of lading

The legal status of electronic bills of lading

[Get the document](#)

The ICC Banking Commission conducted a survey on the legal status of eB/Ls when converted from an electronic record. This report sets out the relevant issues found and the results of the survey, which covered ten jurisdictions.

Each week the international financial press publishes articles on how developments in information technology will change the face of international trade. Banks, traders and shipping companies announce new blockchain projects. Fintech companies launch new platforms for trade finance. Established providers of electronic trading systems sign up more members. In all this publicity for new projects, one question is rarely addressed: Can the law keep pace with these developments? For centuries the principal document in international trade has been the bill of lading (B/L). It is issued by the carrier and can be transferred from seller to buyer, often via their respective banks. The B/L is a “document of title” in that the holder of the original B/L has specific legal rights, plus some potential liabilities, in relation to the goods. Are those rights and liabilities replicated if the original paper B/L is replaced by an electronic bill of Lading (eB/L)? What is the legal consequence if the eB/L is subsequently printed in paper format?

The ICC Banking Commission, on the recommendation of the Legal Committee, appointed by Clyde & Co., to conduct a survey on the legal status of eB/Ls, whether in the form of an electronic record or in paper format when converted from an electronic record. The survey covers the following ten jurisdictions: Brazil, China, Germany, India, the Netherlands, Russia, Singapore, United Arab Emirates, United Kingdom (English law), United States (New York law). This report sets out the relevant issues and the results of the survey.

ALSO VIEWED

- ↓ Customs measures to Save Our SMEs
- ↓ Interpretative Paper on the correct interpretation of the first paragraph of UCP 600 article 35
- ↓ Term reference rate for trade finance and export finance solutions
- ↓ Remittances in crisis
- ↓ Trade financing and COVID-19

Fuente: ICC (07.11.2019), *ICC TradeFlow blockchain platform launches to simplify trade processes*, disponible en <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-trade-flow-blockchain-platform-launches-to-simplify-trade-processes/#:~:text=ICC%20TradeFlow%20will%20allow%20businesses,upon%20instructions%20from%20trading%20partners>. Última consulta: 16.06.2020.

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

Port of Rotterdam, Blockchain-based platform **DELIVER**



SHIPPING

DOING BUSINESS

OUR PORT

PORT AUTHORITY

NEWS

CONTACT

KN

The COVID-19 pandemic could be the final push the maritime industry needs to adopt the electronic Bill of Lading (B/L), according to speakers at Port Technology International's latest webinar.

Speaking during the webinar, Martin Thijsen, Digital Strategy, Port of Rotterdam, was asked by moderator Wolfgang Lehmacher, from the World Economic Forum Network, when he believed an electronic Bill of Lading would be fully utilised in the supply chain.

Thijsen claimed that the COVID-19 pandemic could mean faster adoption of an electronic Bill of Lading due to the necessity to clear the increasing backlog of goods in ports around the world.

"There have been multiple tries but COVID-19 will accelerate it," Thijsen said. "Right now we see goods cannot be released because the paper bill of lading is not there due to border restrictions and people cannot physically stamp the document.

"The question is 'how can we make this title transfer legally binding digitally'. That is the discussion we need," he continued.

Fuente: "COVID-19 could accelerate adoption of electronic Bill of Lading", Port Technology (28.05.2020), disponible en <https://www.porttechnology.org/news/pti-webinar-covid-19-could-accelerate-adoption-of-electronic-bill-of-lading/> Última consulta: 15.06.2020.

The DELIVER Concept

The Proof of Concept has shown that DELIVER can support cross-supply chain end-to-end visibility for multi-modal cargo transport via ocean carrier, truck and inland barge shipping, as well as streamline access to finance.

The interoperability between physical and blockchain platforms enables an international trade ecosystem that allows safe sharing of commercial, sensitive and confidential information, and **transfer of ownership between supply chain participants**.

According to Robert van der Waal, Deputy President of Samsung SDS EU/CIS, DELIVER has clearly demonstrated its significant potential. "The first shipments to use the platform gave us a good insight into the possibilities of large-scale implementation. As cargo recipient, we benefitted from real time information and advance availability of digitized cargo documentation. We can re-design our processes more efficiently, enabling us to act based on real-time events and trusted data. Ultimately, this will strengthen our service proposition to customers."

Trade flows are often collateral for corporate loans. Edwin van Bommel, Chief Innovation Officer at ABN AMRO: "We are strongly committed to helping our clients fully automate their trade flow processes. All parties involved in the trade flow will benefit from more effective controls, greater efficiency, transparency and traceability."

Fuente: "First blockchain container shipped to Rotterdam", Port of Rotterdam (01.07.2019), disponible en <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/first-blockchain-container-shipped-to-rotterdam> Última consulta: 15.06.2020.

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

Sentencia Administrativo Nº S/S, Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso, Sección 2, Rec 538/2000 de 28 de Octubre de 2005

Núm. Sentencia: S/S

Núm. Cendoj: 28079130022005100634

Ver [aquí](#)

(...) al Capitán del buque, como se desprende de su declaración, no le constaba de modo directo la titularidad de los géneros que transportaba, ya que en el manifiesto y conocimiento de embarque, del cual extraía su conocimiento, nada se dice sobre el propietario de la mercancía.

Sentencias sobre el SWB:

STS 157/1997, 3 de Marzo de 1997. Ver [aquí](#)

Transmisión de propiedad y del riesgo

Resumen: "TRANSPORTE MARÍTIMO. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. NATURALEZA JURÍDICA. Los documentos conocidos como ""Sea Waybill"", acreditan la obligación del porteador frente al destinatario, pero que este no necesita presentar el documento para reclamar la entrega de la mercancía por lo que es suficiente que se identifique como el sujeto inicialmente designado como beneficiario del derecho a la entrega. Carecen estos documentos de las propiedades que definen los títulos valores y se emiten cuando no se prevé la transmisión de las mercancías y, en consecuencia, no están destinados a la circulación. No se hace lugar al recurso de casación."

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

QUOTE BOOK MANAGE TRACK Support English Login / Register

Maersk leadership teams, as well as management in all other areas where cases of COVID-19 have been identified, are closely monitoring the situation as part of our strong commitment to ensure the safety of our employees whilst working towards mitigating any possible impact to our customers' operations.

Please bookmark this advisory page where you will always find the latest update for Belgium!

18 March 2020:

General Status

We have the technical capabilities to fully work from home, so for Maersk Line Belgium that is what we are going to do with immediate effect. As a customer you should not feel too much impact. Our Customer Service team remains ready to respond to your questions via the usual channels and you can reach your Sales contact by mail, mobile phones.

Can we only ask for your help and use as much as possible our Web BL printing solution or Sea waybills? If that is not an option then please contact Customer Service and we will work with you to find an acceptable solution.

In order to make it easier for you to manage any situations remotely, we would like to summarize the below recommendations.

Export

In case you require Maersk original paper or printing BLs from our offices

- If possible, move to handling shipments via waybills.
- In case you do require original bills of lading, Maersk will be happy to assist with an "electronic release" / "Telex release" of bills of lading - where we will keep the original bills of lading with Maersk and allow release of cargo to the consignee / nominated party on your request alone. Alternatively, it can also be printed out at destination to the Customer designated by you.
- In case there is no other means than to have an original B/L printed in Antwerp please contact our staff and they will guide you to the best solution.

Import

Due to the current developments our Antwerp office is no longer open for Original BL reception. In the event of alterations, we would inform you via our Maersk website and also about alternative ways for remote cargo release. We strongly recommend you ask your Agents or Shipper at origin to issue BLs in Sea Way Bill mode or perform Telex release in your favor to minimize document exchanges.

Our staff will be guiding you in the options available to you in your situation. In the event that you have no other option than to hand-over the original B/L to our Antwerp office, you will be guided by our staff where to send it...only by On time, DHL or TNT. no other couriers or personal deliveries will be accepted.

Es necesaria una seguridad jurídica para las partes del contrato de compraventa (vendedor y comprador)

El B/L es un documento que ha de ser utilizado cuando corresponde, en ventas "puramente" marítimas, siendo sustituido por el SWB

El problema es que el SWB no está habilitado en todos los países, por ejemplo, de Latinoamérica

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

The International Group of P&I Clubs (IGP&I) has approved Wave's electronic bill of lading system for use by its members.

Made up of 13 protection and indemnity (P&I) clubs, the IGP&I as a whole provides marine liability cover for approximately 90% of the world's ocean-going tonnage. Previously, the IGP&I's rules specifically excluded liabilities in respect of the carriage of cargo under all electronic systems to the extent that the liabilities under such systems would not have arisen under a traditional paper system.

This changed in February 2010, when the group decided that these liabilities would be covered, but only on systems that it had first approved. It then greenlighted electronic bills of lading (eBLs) administered by essDocs and Bolero. In 2015 it added Singapore-based eTitle to its list, and then in June 2019, edoxOnline was added – at the time the first group-approved system to use blockchain technology.

Wave is now the latest system approved by the group. Its distributed ledger network uses blockchain technology to enable parties to issue, exchange and sign a variety of supply chain encrypted documents with no need for a central server or registry.

“Once a system is approved by IGP&I, if a carrier is exposed to any kind of legal conflict with one of the shippers, they will cover it. This approval of Wave means that they are willing to insure the carrier and the ship agent and anyone else if any problem occurs,” Gadi Ruschin, Wave's CEO, tells **GTR**. “This provides the highest level of certification. The IGP&I not only accepts Wave's system, but they are also willing to pay if something goes wrong.”

Fuente: “IGP&I approves a fifth electronic bill of lading system for its members”, GTR (Global Trade Review) [online]. [Última consulta: 16-06-2020]. Disponible en <https://www.gtreview.com/news/fintech/igpi-approves-a-fifth-electronic-bill-of-lading-system-for-its-members/>. Publicado el 14 de enero de 2020.



\$4
billion
estimated potential
annual
savings
at 50% adoption rate for
container shipping industry

Transporte Internacional de Mercancías Responsabilidades del Operador en cada modo de transporte

Modo de transporte	Marítimo	Aéreo	Carretara	Ferrovionario
Documento contractual (contrato de transporte internacional)	Conocimiento de embarque, B/L (Bill of Lading) o Conocimiento de Embarque D-U (Draught order)	Conocimiento de embarque Aéreo (AWB (Air Waybill))	Carta de porte internacional CMR	Carta de porte ferroviario CIM
Legislación (régimen jurídico básico)	Convención Internacional para la Unificación de ciertos Reglas en materia de Conocimientos de Embarque (Bruselas, 25-08-1924), complementada por el Protocolo de 1968 (19-12-1978), conocido como las "Reglas de La Haya-Visby" (ROMV), Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 21-03-1978), conocida como las "Reglas de Hamburgo" (RH). Nota: Las RHV tienen sólo aplicación para los principales puertos marítimos del mundo y con los que están mejor aplicados en la mayoría. Las CMH son de aplicación reservada. No se resuelve las obligaciones del Conocimiento de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Alentado, conocido como las "Reglas de Rotterdam" (RH), porque no han entrado en vigor.	Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Fedativas de Transporte Aéreo Internacional (Montevideo, 19-10-1955) "Convención de Varsovia" (CV), Convención para la unificación de ciertos reglas para el transporte aéreo internacional (Montevideo, 28-08-1961) "Convención de Montreal" (CM),	Convención referencial al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (Ginebra, 19-06-1956), "Convención CMR" (Comentario referencial al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera) complementada por el Protocolo de Ginebra de 1978 (Protocolo G80), y por el protocolo relativo a la Carta de Porte Electrónica (Ginebra, 30-03-2008)	Convención Internacional relativa a los transportes ferroviarios por mercancías (COTIF) (Berne, 09-09-1980) el Protocolo que lo modifica (Viena, 09-09-1999), "Protocolo de Sión", y el Apéndice B del COTIF. Reglas uniformes relativas al transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM) (Berne, 09-09-1980), "Convención COTIF-CIM".
Límite de indemnización.	Por averías o pérdidas. RHV: Si no existe declaración de avería de la mercancía en el B/L, la indemnización no excederá del 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que sea el número de bultos o unidades (art. 2(1)(a)) Protocolo de 1978, 666,67 unidades de cuenta (CEU) por bulto o otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si se ha acordado en su caso (art. 2(1)(b)) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una pake o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, se ha enviado, o según cualquier otro documento que haga prueba del contenido de transporte, se considerará, salvo acordado en caso contrario de transporte en contenedor como un bulto o una unidad de carga transportada. (Salvo en este caso, las mercancías contenidas en una cámara de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada (art. 2(1)(c))	A menos que el operador haya hecho el transporte, el envío o el bulto, una declaración especial del valor de la carga de este en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, se le pagará a este, en el transporte de carga, la responsabilidad del transportista no límite a una suma de 18 (18) SDR / Kg (art. 17(2) CM) [1.8018 Unidades Libras el Libraire Unitat the Montreal Convenció al 1999.	Cuando en virtud de las disposiciones de este Convenio, el transportista tenga que obtener una indemnización por pérdida parcial o total de la mercancía, esta indemnización será reducida de acuerdo con el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella (art. 17(1) CMR). En todo caso, la indemnización no puede exceder de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto facturado (art. 17(2) CMR)	La indemnización no excederá de 17 unidades de cuenta por bulto facturado del peso bruto (art. 20 § 1 CIM, párrafo, art. 20 § 2 CIM avería)
Límite de indemnización.	Por retrasos RHV: La legislación citada no contiene normas de responsabilidad de la pérdida o retraso en la entrega. RH: La responsabilidad del operador por el retraso en la entrega estará limitada a una suma o equivalente a una suma y medio de SDR que debe pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá del la cuarta parte del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías (art. 6(3)(c))	Si el retraso de la entrega de las mercancías (art. 17(2) CM)	En caso de retraso, si el que tiene derecho sobre la mercancía prueba que resultó un perjuicio, el transportista quedará obligado a pagar por este perjuicio una indemnización que no excederá del importe del transporte (art. 17(3) CMR)	No podrá exceder del cuádruplo del importe del transporte (art. 20(2) CIM)
Plazo de reclamación	Daños aparentes RHV: En el momento de la entrega de las mercancías (art. 2, párrafo 1, sub-1) RH: En el momento de la entrega de las mercancías (art. 1(3)(1))	En el momento de la entrega de las mercancías (art. 17(1) CM)	En el momento de la entrega de las mercancías (art. 17(1) CMR)	En el momento de la entrega de las mercancías (art. 17 § 1 CIM)
Plazo de reclamación	Daños no aparentes RHV: El plazo deberá darse en los tres días siguientes a la entrega (art. 2, párrafo 1, sub-2). RH: Dada por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías fueran recibidas en poder del consignatario (art. 1(3)(2))	En caso de avería, el declarante deberá presentar al transportista una protesta inmediatamente después de haber sido recibida dicha avería, y, en su defecto, dentro de un plazo de cinco o diez días para la carga, a partir de la fecha de su salida. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse o, en su defecto, dentro de treinta días, a partir de la fecha en que la carga haya sido puesta a su disposición (art. 17(2) CM)	Si no se da a conocer desde la fecha de la entrega, no responderá averías y fletes (art. 17(3) CMR)	Dentro de los cinco días siguientes a la recepción de la mercancía (art. 17 § 2, b) 1, CIM)
Límite de la prescripción	RHV: Un año siguiente a la entrega de las mercancías (art. 2, párrafo 1, sub-3) RH: Dos años (art. 20(1) § 1) plazo de prescripción comenzará el día en que el operador haya entregado las mercancías o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado (art. 20(2))	El derecho a indemnización se extinguirá si no se hace una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada o destino o la del día en que la mercancía debiera haber llegado si se da la liberación del transporte (art. 17(1) CM)	Las acciones y las que pueden dar lugar los transportes sometidos a este Convenio prescribirán al año. Sin embargo, en el caso de dolo o de culpa inexcusable a dicho plazo se le aplicará la duración establecida en la legislación de la ley de la jurisdicción competente, la prescripción no de tres años (art. 17(1) CMR)	La acción procede del contrato de transporte prescribirá al año (art. 1(4) CIM)

Copyright © 2020

Observaciones sobre la aplicación de esta tabla:

- Las datos contenidos en esta tabla son de carácter general y, en cada caso, habrá que tener en cuenta los supuestos específicos que la norma reguladora del transporte o la pactado por las partes establezca, ya que puede apartarse de estos principios. Así pues, los límites de indemnización señalados en la tabla son generales. Si estas partes expresan sobre cantidades y condiciones diferentes en el transporte de la mercancía, se tendrá en cuenta éste (siempre que no vaya en contra de la ley), y si estas doli del transportista, tampoco se aplicará su limitación general de responsabilidad.
- Para calcular el límite de responsabilidad se tomará como referencia el peso bruto de la mercancía perdida, averiada o retrasada.
- La unidad de cuenta es el "Derecho Especial de Giro" (DEG), definido por el FMI. Ver www.imf.org
- Es recomendable que los intermediarios en los contratos de transporte internacional de mercancías (vendedores, compradores, etc.) tengan presentes estos límites de responsabilidad de los distintos profesionales en cada modo al objeto de contratar, si procede, los seguros de transporte pertinentes para minimizar riesgos.

El presente documento tiene por objeto servir únicamente de orientación general.

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

DIGITIZATION

What is a bill of lading and why isn't a digital format industry standard?

Jeffrey Ivinski April 13, 2020

The functions of a bill of lading were made to be done electronically

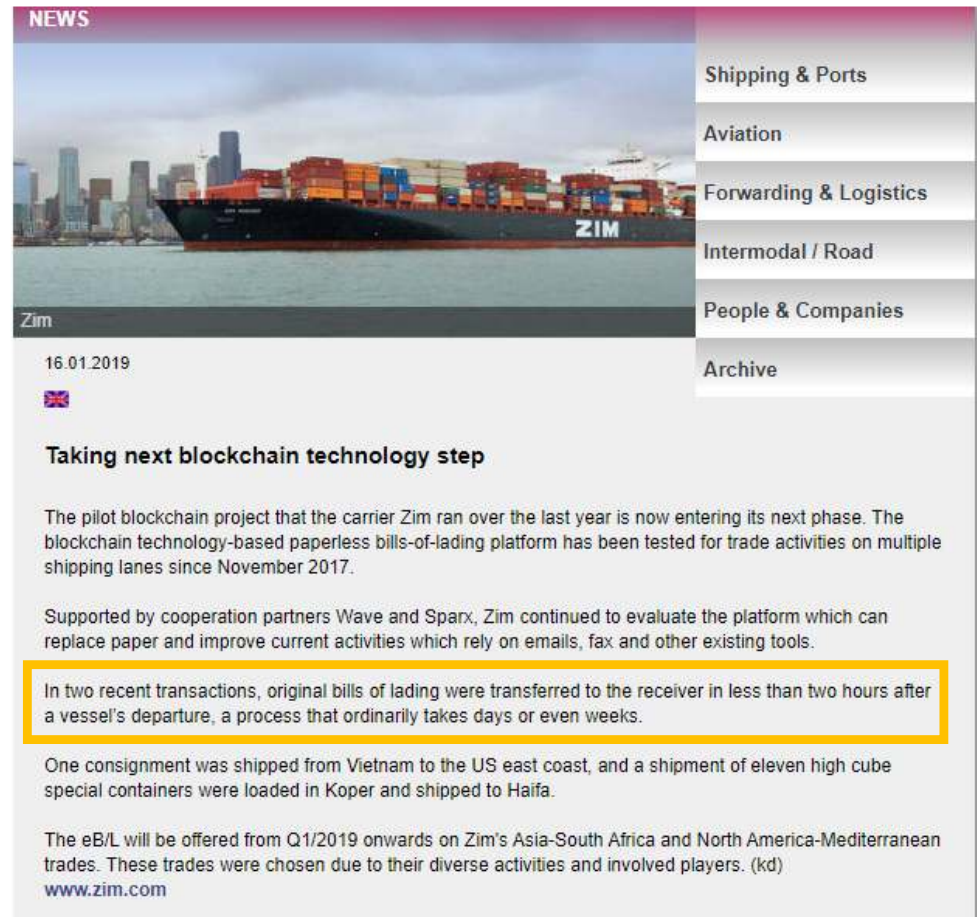
In oftentimes convoluted international shipments, the BL is the legal go-to document that facilitates negotiation, lending and risk reduction by performing three key functions:

1. It is evidence of a contract of carriage
2. It confirms receipt of goods
3. It serves as the title to the goods

So, can eBill perform these functions while maintaining the integrity and legality that's required? The P&I Clubs think so. Today's top eBill solutions meet these challenges through rule frameworks and advanced security measures — all while providing significant cost and time savings.

eBills can play a pivotal role — and a digital role

Fuente: TradeLens [online]. Disponible en <https://www.tradelens.com/post/what-is-a-bill-of-lading-and-why-isnt-a-digital-format-industry-standard>.



The screenshot shows a news article from the International Transport Journal (ITJ). The article is titled "Taking next blockchain technology step" and is dated 16.01.2019. The main image shows a ZIM container ship at sea. The article text discusses a pilot blockchain project for paperless bills of lading. A yellow box highlights a key achievement: "In two recent transactions, original bills of lading were transferred to the receiver in less than two hours after a vessel's departure, a process that ordinarily takes days or even weeks." The article also mentions cooperation partners Wave and Sparx and provides the URL www.zim.com.

NEWS

Shipping & Ports
Aviation
Forwarding & Logistics
Intermodal / Road
People & Companies
Archive

Zim

16.01.2019

Taking next blockchain technology step

The pilot blockchain project that the carrier Zim ran over the last year is now entering its next phase. The blockchain technology-based paperless bills-of-lading platform has been tested for trade activities on multiple shipping lanes since November 2017.

Supported by cooperation partners Wave and Sparx, Zim continued to evaluate the platform which can replace paper and improve current activities which rely on emails, fax and other existing tools.

In two recent transactions, original bills of lading were transferred to the receiver in less than two hours after a vessel's departure, a process that ordinarily takes days or even weeks.

One consignment was shipped from Vietnam to the US east coast, and a shipment of eleven high cube special containers were loaded in Koper and shipped to Haifa.

The eB/L will be offered from Q1/2019 onwards on Zim's Asia-South Africa and North America-Mediterranean trades. These trades were chosen due to their diverse activities and involved players. (kd)
www.zim.com

Fuente: "Taking next blockchain technology step", ITJ (International Transport Journal) [online]. [Última consulta: 15-06-2020]. Disponible en <https://www.transportjournal.com/en/home/news/artikeldetail/taking-next-blockchain-technology-step.html>. Publicado el 16 de enero de 2019.

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

Ocean Network Express Issues its First Electronic Bill of Lading and Selects essDOCS to Power its Global Bill of Lading Digitization Initiative



Singapore & Malta – 2 April 2020: Ocean Network Express (ONE), the world's sixth largest container line by TEU capacity, and essDOCS, the leading enabler of paperless trade, announced today that ONE recently handled its first ever electronic, negotiable Bill of Lading (eB/L) via essDOCS' paperless document solution, CargoDocs.

ONE has also selected essDOCS to power its upcoming Bill of Lading digitization initiative, commencing work which will use the capabilities of CargoDocs to share, review and approve draft bills of lading and sea waybills (whether paper or electronic) online for all ONE customers globally.

ONE went live using a CargoDocs electronic bill of lading for a shipment of containerized synthetic rubber from Russia to China. The transaction involved SIBUR International GmbH as the shipper and SIBUR International Trading (Shanghai) as the end receiver, with Novo Orient Agency acting as port of load agent in Russia, SIPG Logistics as SIBUR's agent at the discharge port in China and UNISCO as ONE's husbanding agent.

The most significant obstacle around the wide adoption of #eBLs is not the technology but the legal ramifications which attach to the paper bills.

The use of technologies like #blockchain does not in itself get around legal requirements met easily by paper bills. Essentially, laws governing traditional BLs were written for paper based documents.

There are ways around it allowing an eBL to perform the same legal functions as a traditional BL but it is not as straightforward as many think.

Evergreen digitalizará sus Bill of Ladings



La empresa [Bolero International](#), que ofrece servicios electrónicos de conocimiento de embarque (eBL) a los clientes, proporcionará a Evergreen una tecnología que promete reducir los costos de los embarcadores y hacer que la transferencia de datos sea más precisa, eficiente, confiable y segura.

La compañía es el primer transportista de contenedores que se integra con la solución Bill of Lading (eBL) de Bolero.

El portal digital [Shipment Link de Evergreen](#) se integrará con la tecnología eBL de Bolero, que incluye: i-B/L (conocimiento de embarque inteligente) e i-Dispatch, una solución que entrega documentos asociados con dichas transacciones.

La compañía ha afirmado que la integración y la expansión de su portal en rutas con gran volumen de contenedores mejorarán la conectividad para exportadores e importadores con bancos, aseguradoras, reguladores, aduanas y autoridades portuarias.

Fuente: "Evergreen digitalizará sus Bill of Ladings", Mascontainer [online].
[Última consulta: 15-06-2020]. Disponible en
<https://www.mascontainer.com/evergreen-digitalizara-bill-of-ladings/>.

Publicado el 6 de marzo de 2018.

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

Ley Modelo de la CNUDMI sobre documentos transmisibles electrónicos (2017)

Fecha de aprobación: 13 de julio de 2017

Finalidad

El objetivo de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Documentos Transmisibles Electrónicos es hacer posible el uso de los documentos transmisibles electrónicos en el marco del derecho, tanto a nivel nacional como internacional. La Ley Modelo se aplica a los documentos transmisibles electrónicos que son funcionalmente equivalentes a los documentos o títulos transmisibles emitidos en papel. Estos últimos son documentos o títulos en papel que facultan a su tenedor para reclamar el cumplimiento de la obligación indicada en ellos y que permiten transmitir el derecho a obtener el cumplimiento de esa obligación mediante la transmisión de la posesión del respectivo documento o título. Entre los documentos o títulos transmisibles emitidos en papel más usuales se encuentran los conocimientos de embarque, las letras de cambio, los pagarés y los resguardos de almacén.

El porqué de su relevancia

Los documentos y títulos transmisibles emitidos en papel son instrumentos comerciales esenciales.

Su disponibilidad en forma electrónica puede contribuir enormemente a facilitar el comercio electrónico, por ejemplo aumentando la velocidad y la seguridad de la transmisión, permitiendo la reutilización de los datos y automatizando determinadas operaciones mediante "contratos inteligentes".

Los documentos transmisibles electrónicos pueden tener especial relevancia en determinados sectores del comercio, como el transporte, la logística y las finanzas ("fintech"), y para los países en desarrollo interesados en crear un mercado de resguardos de almacén electrónicos con el fin de facilitar el acceso de los agricultores al crédito.

Además, los documentos transmisibles electrónicos son un elemento fundamental de un entorno comercial en el que se prescindiera del papel, lo que puede contribuir de manera significativa a facilitar el comercio.

Disposiciones más importantes

La Ley Modelo sobre Documentos Transmisibles Electrónicos se basa en los principios de no discriminación contra el uso de medios electrónicos, equivalencia funcional y neutralidad tecnológica, en los que se inspiran todos los textos de la CNUDMI sobre comercio electrónico. Por lo tanto, puede dar cabida a la utilización de todas las tecnologías y todos los modelos, como el sistema registral,

el de tokens o el de registros descentralizados.

Según la Ley Modelo, un documento transmisible electrónico es funcionalmente equivalente a un documento o título transmisible emitido en papel si contiene la información que sería obligatorio consignar en un documento o título transmisible emitido en papel y se utiliza un método fiable que permita: a) determinar que ese documento electrónico es el documento transmisible electrónico;

b) lograr que ese documento electrónico pueda ser objeto de control desde su creación hasta que pierda toda validez o eficacia; y c) mantener la integridad de ese documento electrónico.

El control es un concepto clave en la Ley Modelo, ya que representa el equivalente funcional de la posesión de un documento o título transmisible emitido en papel. En particular, el requisito de la posesión se da por cumplido respecto de un documento transmisible electrónico si se utiliza un método fiable: a) para determinar que ese documento transmisible electrónico está bajo el control exclusivo de una persona; y b) para identificar a esa persona como la persona que tiene el control.

Recursos adicionales

- [Texto - nota explicativa](#)
- [Situación actual](#)

La Ley Modelo va acompañada de una Nota explicativa con información de antecedentes, cuyo objetivo es **ayudar a los Estados a incorporar las disposiciones de la Ley Modelo a su derecho interno** y servir de orientación a otros usuarios del texto.

Se ha promulgado legislación basada o inspirada en la Ley Modelo en 1 Estado: **Bahrein** (2018)

Los países tardarán en adoptar la ley modelo para que se refleje en la legislación nacional.

Fuente: UNCITRAL. Disponible en https://uncitral.un.org/es/texts/ecommerce/modelaw/electronic_transferable_records. Última consulta: 16.06.2020.

Digitalización *Documents* – Relevancia del ámbito jurídico – B/L

The screenshot shows the website for the ICC Digital Standards Initiative. The main heading is "The ICC Digital Standards Initiative" with the subtext "We are establishing a globally harmonised digital trade environment." Below this are navigation buttons for "For developers", "For executives", "For policymakers", "Submit a standard", "Download Standards Toolkits", and "Certificate in Digital Trade Strategy".

The central focus is a section titled "ESTATUS DE ACCIÓN A NOVIEMBRE 2021" (Status of Action as of November 2021). It is divided into two categories:

- JURISDICCIONES QUE HAN ADOPTADO MLETR** (Jurisdictions that have adopted MLETR):
 - Baréin, 2019
 - Singapur
 - Mercado global de Abu Dhabi
 - Kiribati
 - Belice
- JURISDICCIONES QUE CONSIDERAN ALINEACIÓN O ADOPCIÓN** (Jurisdictions that consider alignment or adoption):
 - Reino Unido
 - Paraguay
 - Papúa Nueva Guinea
 - Trinidad y Tobago

At the bottom, three statistics are displayed:

- Years of digitising trade documentation: **20+**
- UNCITRAL MLETR Adoption since 2017: **7 jurisdictions**
- Global electronic bill of lading (eBL) issuance in 2021: **1.2%**

Fuente: ICC DSI. Disponible en <https://www.dsi.iccwbo.org/>. Última consulta: 25.09.2022.

Challenges to implementing Blockchain in maritime trade

1. “Technology maturity.
 2. Lack of expert developers.
 3. Long transaction confirmation time
 4. **Legal recognition**
 5. **Regulatory recognition**
 6. **Data ownership, personal privacy, General Data Protection Regulation**
 7. Overlap between solutions
 8. Interoperability of Blockchain networks
 9. **Use Blockchain only when needed**
 10. Multiple players with different technology adoption levels
 11. Need to change business processes
 12. Missing open standards
 13. Cybersecurity threats and risks
 14. MSMEs’ ability to be integrated into Blockchain-based systems”
- **“Co-ordinating blockchain efforts amongst institutions**
 - It is becoming increasingly clear that there is a certain amount of overlap between the work being done between **the WEF, European Commission, WTO and the OECD.**
 - Whilst there are exchanges of ideas and work being done on joint projects **there isn’t a governance structure that brings them all together for inter-agency cooperation.** There is a need for a multi stakeholder dialogue to address the current challenges and allow this technology to work to its full potential and to be deployed on a large scale.”

Fuente: “White Paper Blockchain in Trade Facilitation, Version 2”, UN/CEFACT [online]. [Última consulta: 14-06-2020]. Disponible en <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/GuidanceMaterials/WhitePaperBlockchain.pdf>. Publicado el 8 de mayo de 2019.

Fuente: **“Can Blockchain revolutionize international trade?”**, Insureblocks, by Emmanuelle Ganne [online]. [Última consulta: 16-06-2020]. Disponible en <https://insureblocks.com/ep-113-world-trade-organisation-can-blockchain-revolutionise-international-trade/> Publicado el 14 de junio de 2020:

Participar de una forma activa en el proceso es clave

LEGAL REFORM (Governments)

- Update national laws to accept title documents in digital form
- Align legal frameworks to MLETR

STANDARDISATION (ICC Digital Standards Initiative)

- Work with international institutions and industry groups to establish international interoperable digital standards
 - » Build on existing standards
 - » Create new standards where they don't exist

INDUSTRY ADOPTION & TRANSFORMATION

- Support industry to modernise digital infrastructure
- Make the internal business case for digital transformation
- Promote technology solutions

Fuente: "CREATING A MODERN DIGITAL TRADE ECOSYSTEM: Reforming laws and harmonizing legal frameworks", ICC UK [online].
[Última consulta: 25-09-2022]. Publicado el 20 de noviembre de 2021.

“Las organizaciones deben acelerar la transformación digital si quieren sobrevivir.”

Jorge Martínez, director regional de OpenText en España y Portugal

Con buenas ideas, fruto del análisis y la reflexión

SARA WALKER

SABIA 20 | COAUTORA DE LA TEORÍA DEL ENSAMBLAJE

«Solo si
desarrollamos las
ideas correctas,
daremos con la
tecnología correcta»



Fuente: El Correo (12.09.2022), disponible en <https://www.elcorreo.com/xlsemanal/personajes/sara-walker-teoria-del-ensamblaje-fisica.html>.

Última consulta: 25.09.2022.

Dominando la operativa del comercio internacional

Los procesos internos de una empresa que opera en el ámbito de **operativa de comercio internacional** se caracterizan por:

- Estar gestionados por un departamento concreto pero afectar y condicionar los **procesos internos del negocio** (compras, **logística** interna y externa, comercial, financiero...) gestionados desde otros departamentos.
- Requerir por un **conocimiento profundo** en diferentes ámbitos (contratos internacionales, reglas Incoterms®, seguros, medios de cobro y pago, transporte, aduanas, fiscalidad, etc.) que además son externos a nuestro *core*.
- Necesitar de un **amplio conocimiento normativo/legal** en aspectos variados y en diferentes ámbitos geográficos y jurisdicciones.

En todos sus pilares, detalladamente, con visión de conjunto

TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

- Finalidad: hacer llegar la mercancía en las mejores condiciones de seguridad, rapidez y económicas.
- Tres transportes, el mejor medio, de manera unificada o no, protección física de la mercancía

FINANZAS Y MEDIOS DE COBRO

- Finalidad: gestionar los recursos financieros que hagan posible los intercambios de mercancías y servicios entre empresas ubicadas en distintos países
- Financiación de operaciones de comercio exterior, medios de pago y cobro

COMERCIAL Y MARKETING

- Finalidad: fabricar y producir para satisfacer necesidades

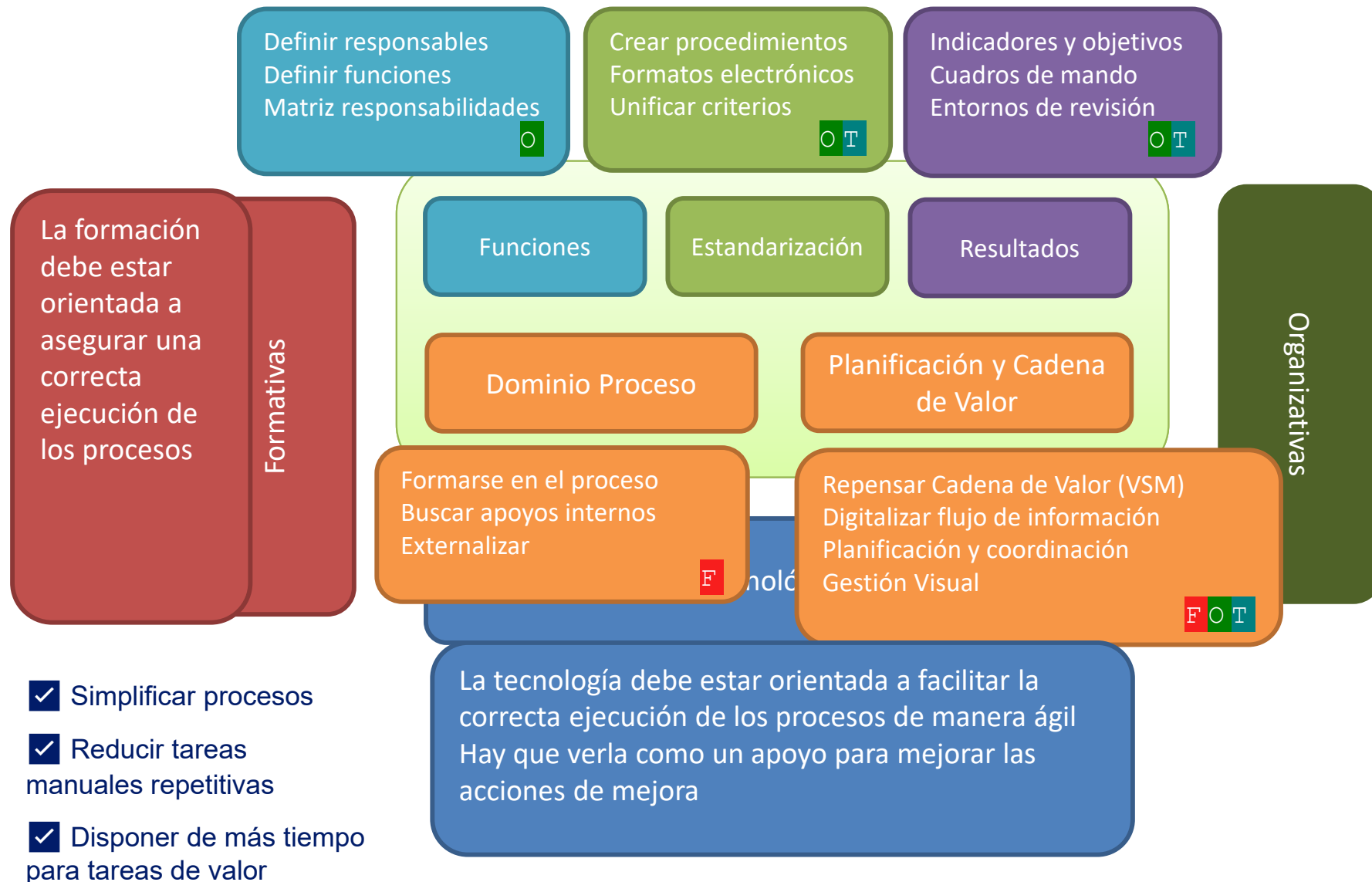
ÁREA JURÍDICA

- Finalidad: determinar los derechos y obligaciones de los importadores y exportadores, derivados de los contratos firmados entre ellos:
- Contratos de transporte, de seguros, mercantiles

CÓDIGO ADUANERO

- Finalidad: determinar cómo se deben exportar e importar los productos conforme a la normativa aduanera (trámites, obligaciones y normativas del comercio exterior en la UE), barreras y dchos aduaneros

Buscando siempre acciones de mejora continua hacia la excelencia



Siendo la formación un “MUST”...

E ← Expansión y Empleo Desarrollo de Carrera

DESARROLLO DE CARRERA

Más 'saber hacer' y menos currículum

TINO FERNÁNDEZ @tinofernandez Madrid 15 MAY. 2020 - 13:35

Conocimientos, títulos académicos, un currículum adecuado, experiencia, capacidades profesionales... Si nos preguntamos qué demandará el mercado laboral tras la crisis: se necesitarán reconstructores digitales que realmente sepan hacer y no dependan tanto de títulos.

Es tiempo de gestores, no de políticos. La frase se repite cada día a medida que profesionales y empresarios notan las consecuencias de una crisis económica que no ha hecho más que empezar y que amenaza con llevarse por delante millones de empleos. Nos preguntamos quién solucionará todo esto y qué cualificación y experiencia deben tener aquellos que se pongan al frente de la llamada "reconstrucción". E inevitablemente extrapolamos este debate y lo llevamos al ámbito profesional. Y así nos preocupamos por el futuro de nuestra profesión, del sector o la empresa en la que trabajamos y el trabajo que ahora tenemos y que puede desaparecer.

ANÁLISIS

La crisis del coronavirus golpea a las tecnológicas: más de 44.000 despidos desde marzo

Se acabó la 'titulitis'

Lo que resulta determinante es que en una empresa o en un trabajo estén los mejores y más capaces. Jesús Vega, experto en recursos humanos, recuerda que "hasta ahora eso se determinaba con un título. Los títulos académicos son algo así como el valor en el servicio militar: se le supone. Y por eso se supone que el poseedor de un título tiene conocimientos técnicos adquiridos como garantía de que aporta valor y una cierta capacidad".

Esto cambia, y la capacidad en el mundo nuevo no está avalada sólo por un título académico. Vega sugiere un paradigma de empresario: **Amancio Ortega, "que no tiene título universitario, pero es más capaz que cualquiera del comité de expertos que nos gestiona para comprar en China material útil para la crisis sanitaria**. Su capacidad está más allá del título, y hay que añadir que no todos los que no lo tienen son incapaces, y no todos los que lo tienen son genios". Vega se refiere con esto a un divorcio entre el mundo académico -que da títulos- y el mundo real, al que cada vez le interesa menos caer en la titulitis, y que sigue la máxima de algunos gurús del nuevo mercado laboral, como el vicepresidente de recursos humanos de Google Laszlo Bock, para quien el expediente académico resulta inútil como criterio de contratación; o del CEO de LinkedIn, Jeff Weiner, partidario del lema "capacidades, no títulos" para los procesos de selección, y que asegura que las cualidades necesarias para ser el candidato ideal a un empleo ya no se encuentran en un título universitario.

“La NUEVA LOGÍSTICA, la logística altamente tecnificada y tecnológica, crea y sostiene puestos de trabajo de calidad, cada vez nuestro sector necesita más TALENTO, profesionales de alta cualificación y bien remunerados.” Enric Ticó, Presidente de FETEIA, Presidente Consejero-Delegado de CIMALSA.

Que favorezca y facilite el reciclaje permanente...



Recomendados INCOTRANS - Enero 2021 _ FETEIA Formación e INCOTRANS Academy lanzan una oferta conjunta de formación online

Domingo, 31 de Enero de 2021

La Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados, Organización para la Logística, el Transporte y la Representación

Aduanera (FETEIA-OLTRA) y la empresa INCOTRANS®-International Business Group firman un convenio de colaboración para fomentar la competitividad de los asociados de FETEIA-OLTRA a través de la formación online. FETEIA-OLTRA, en su afán de mejorar su servicio, garantiza mediante este acuerdo el acceso a una formación de calidad, práctica y de aplicación inmediata. La federación anima a sus asociados a inscribirse en los cursos, beneficiándose como tales de un descuento compatible con la bonificación de FUNDAE.

Foto: INCOTRANS® - International Business Group ©

FETEIA-OLTRA tiene entre sus actividades el impulso, desarrollo y apoyo a todas las actividades empresariales, sociales y culturales de todo tipo, al objeto de que los empresarios relacionados con la logística y el transporte en cualquiera de las modalidades y ámbitos estén lo suficientemente preparados y en disposición de aceptar los retos que comporta la globalización de la economía y el uso de las nuevas tecnologías.

Por su parte, INCOTRANS®-International Business Group, a través de la marca **INCOTRANS Academy**, ofrece un extenso catálogo formativo con materiales innovadores y contenidos actualizados en el ámbito logístico y del comercio internacional.

Gracias a este convenio, **INCOTRANS Academy** ofrece formación en los ámbitos anteriormente mencionados, en condiciones ventajosas para el personal de las empresas asociadas a las ATEIAS miembros de FETEIA-OLTRA, quienes se beneficiarán de descuentos especiales en el precio de cada curso.

Fuente: Incotrans, disponible en <https://incotrans.es/es/noticias/recomendados-incotrans---enero-2021---feteia-formacion-e-incotrans-academy-lanzan-una-oferta-conjunta-de-formacion-online-3740/>. Última consulta: 25.09.2022.

ÚLTIMAS NOTICIAS

2022
Recomendados

Recomendados INCOTRANS - Octubre 2022 (Info Países y Mercados) (Datos 2022)

Lunes, 31 de Octubre de 2022

LEER MÁS ►

2022
Recomendados

Recomendados INCOTRANS - Septiembre 2022 (Blockchain) (¿Qué es blockchain?) (4)

Viernes, 30 de Septiembre de 2022

LEER MÁS ►

2022
Recomendados

Recomendados INCOTRANS - Septiembre 2022 (Documentos de Transporte Internacional, el B/L, eBL, eBOL, e-B/L) (e-docs)

Viernes, 30 de Septiembre de 2022

LEER MÁS ►

Y permita al sector estar en contacto con la juventud

incotrans.es/es/noticias/jon-landa-orive--maritima-euroship-sales-manager--con-los-alumnos-de-la-cubs-3602/



Jon Landa Orive, MARÍTIMA EUROSHIP Sales Manager, con los alumnos de la CUBS
Lunes, 01 de Abril de 2019

El pasado 01 de abril mis alumnos de "Logística y Transporte Internacional" de la Cámarabilbao University Business School (CUBS) y yo tuvimos la oportunidad de disfrutar de una interesantísima exposición llevada a cabo por Jon Landa Orive, profesional que atesora 25 años de experiencia en el sector marítimo-portuario de Bilbao, como Director Comercial de las tres principales navieras a nivel mundial, y actualmente como Sales Manager de una conocida transitaria.

Fuente: Marta Prado Larburu en LinkedIn. Ver info [aquí](#) (01/04/2019)
Foto: INCOTRANS® - International Business Advisors ©

Su ponencia abarcó los distintos modelos de negocio y la concentración de las navieras, la digitalización y la tendencia al "paperless", el transitario global vs. local (siendo un concepto clave "la agilidad"), la importancia de los "agentes", las operaciones triangulares o "cross trade" (con la debida gestión documental, en especial, de los Bs/L), la financiación y optimización de costes e ingresos, la venta de la carga (bookings, cierres, recepción de la mercancía, etc.), y la gestión de clientes, con magníficas recomendaciones sobre las claves comerciales en el proceso de venta. Destacó que "es fundamental saber con quién tienes que hablar en cada momento".

Asimismo, explicó el organigrama de las empresas del sector, con los distintos departamentos, perfiles y salarios. En su opinión, las empresas valoran, en sus futuros profesionales, sobre todo la actitud: capacidad de resolución, ganas de trabajar, y la pasión, puesto que hay mucha competencia entre las transitarias para pocas navieras. El trabajo en el sector, según sus palabras, "es muy dinámico, y se aprenden cosas nuevas todos los días".

ÚLTIMAS NOTICIAS

2022
Recomendadas
OCTUBRE

Recomendados INCOTRANS - Octubre 2022 (Info Países y Mercados) (Datos 2022)
Lunes, 31 de Octubre de 2022
LEER MÁS ►

2022
Recomendadas
SEPTIEMBRE

Recomendados INCOTRANS - Septiembre 2022 (Blockchain) (¿Qué es blockchain?) (4)
Viernes, 30 de Septiembre de 2022
LEER MÁS ►

2022
Recomendadas
SEPTIEMBRE

Recomendados INCOTRANS - Septiembre 2022 (Documentos de Transporte Internacional, el B/L, eBL, eBOL, e-B/L) (e-docs)
Viernes, 30 de Septiembre de 2022
LEER MÁS ►

Fuente: Incotrans, disponible en <https://incotrans.es/es/noticias/jon-landa-orive--maritima-euroship-sales-manager--con-los-alumnos-de-la-cubs-3602/>.

Última consulta: 24.09.2022.

Para favorecer el relevo generacional

LOGÍSTICA

La transformación digital del sector se enfrenta al reto del relevo generacional



Imagen del puerto de Barcelona. Foto L.E.

25 agosto 2022 05:20



Leila Escribuela

Paulatinamente, el sector logístico va implementando nuevas herramientas para mejorar su operativa y eficiencia, a todos los niveles, tanto a través de la automatización como de la digitalización de procesos.

Fuente: Diario del Puerto (25.08.2022), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/logistica/la-transformacion-digital-del-sector-se-enfrenta-al-reto-del-relevo-generacional-DH12047620>. Última consulta: 25.09.2022.

LOGÍSTICA

El relevo generacional en el sector logístico pasa por la pasión y la visión de futuro



El relevo generacional, a debate en un webinar organizado por Visualtrans.

23 septiembre 2022 13:50

SÁBADO, 24 DE SEPTIEMBRE DE

Fuente: Diario del Puerto (23.09.2022), disponible en <https://www.diariodelpuerto.com/logistica/el-relevo-generacional-en-el-sector-logistico-pasa-por-la-pasion-y-la-vision-de-futuro-FH12405660>. Última consulta: 25.09.2022.

Reflexión final

- Hace falta una **reflexión estratégica**, como empresas individuales y a nivel sectorial, que permita buscar **fórmulas y alternativas de negocio**, y encontrar una **nueva ubicación** en el panorama global actual y a futuro, analizando cinco puntos:

Cómo estamos ahora. Cómo está el mercado. Cómo estamos con respecto al mercado. A dónde queremos llegar. Cómo podemos hacerlo.

Solo así se podrá lograr la **adaptabilidad a las tendencias y necesidades del mercado**.

- **Visión estratégica**, creo que en este momento es clave. Con un punto añadido: la **vertiente jurídica, el ámbito legal**. ¿Qué responsabilidad asumimos? ¿Qué regulaciones afectan al día a día de la empresa, del sector, ahora, en los próximos años? ¿Hay **formación** suficiente para abordar este cambio de época? En ocasiones constatamos que la realidad es no.

Así pues, tecnología, sí. Operativa, también. Pero las prioridades actuales son: visión estratégica y análisis de riesgos previo, con base en el ámbito legal y la formación. Sin olvidar que “es la tecnología la que tiene que estar al servicio del hombre, y no el hombre al servicio de la tecnología”

Reflexión final: no olvidemos lo más importante

- Hay una frase, atribuida por error a Albert Einstein, que dice: "locura es hacer siempre lo mismo, y esperar obtener resultados diferentes". Sea como sea, ha llegado el momento de dejar atrás el viejo *management* del siglo XX y dar entrada al "*new management*" del siglo XXI."
- Esta "nueva realidad" invita, si no obliga, a empresas y organizaciones de todo tipo, a revisar en profundidad su sentido de MISIÓN, incluyendo en este, **VALORES éticos y morales**, comprometidos con la **sostenibilidad** y el **medio ambiente**, y por supuesto con su principal activo: el capital HUMANO.

Ahora más que nunca se ponen de relieve los VALORES, porque detrás de la tecnología, realmente detrás de todo, sigue habiendo PERSONAS.

Muchas gracias por su atención.

Me tienen a su disposición:

marta.prado@incotrans.es

Tel. / WhatsApp: (+34) 629.75.59.21

<http://es.linkedin.com/in/martapradolarburu>

Microsoft Teams: marta.prado@incotrans.es

Twitter: @incotrans_ibas

www.incotrans.es

