

PRESENTACIÓN LUIS ROSA VIDAL



Luis
Rosa
Vidal

Presidente ATEIA
OLTRA Valencia

Las crisis de las Navieras en el siglo XXI

Es condición necesaria para los transitarios y por ello ATEIA dedica una buena parte de la formación profesional a los temas aduaneros. También destinamos buena parte de los recursos a editar libros que profundizan en estos temas. No solo contamos con Jose Muñoz Barón como colaborador,... tenemos buenos profesionales y hace años que sacamos a la venta actualizaciones sobre estos temas. Y no quiero dejarme en el tintero uno de los últimos temas sobre el Código Aduanero de la Unión -CAU-, en colaboración con el Colegio de Agentes de Aduanas de Valencia, y cuyo margen fue íntegro a beneficio de una ONG y que, por cierto, el libro se agotó pronto.

Y ciertamente, también tenemos que ser muy profesionales para dar respuesta a la transversalidad de los modos de transporte. Forma parte de nuestro ADN. Aquí en España, la triple combinación entre el camión portacontenedor, la terminal de contenedores y el buque forma parte de un kit indisoluble. Y muy potente.

Pero cuando uno de los tres vectores pierde su momento, este kit se vuelve muy vulnerable. Incluso puede romperse. Con consecuencias muy negativas. Como sucedió este año pasado, 2016 y como ha sucedido en parte del 2017, que tuvimos que convivir en un entorno extraordinario, totalmente nuevo para la mayoría de nosotros y, por supuesto, en absoluto positivo.

Vale la pena echarle un vistazo porque llama la atención que en pleno siglo XXI sucedan **situaciones nuevas** cuando tratamos de variables económicas... recalentamiento, burbujas, índice de precios, inflación, costes de logística... Son temas conocidos, salen en los periódicos y recurrentes en la historia económica. Pero ¿todas las cosas que pasan son nuevas en realidad?

Inicios: Fue algo inaudito. Empezar el **siglo XXI** con un incremento mundial y acumulativo de TEU's superior al 10% anual de forma continuada era para volverse locos. Cierto que el 2001 vaciló; el incremento fue sólo del 5,6%... pero el 2002 tuvo una buena racha y el incremento ya pasó al 12,9%. Los despachos de consultores, Bancos de Inversión, Astilleros, compañías navieras y sus planificadores, Terminalistas, ...abrían los ojos como platos. El comercio mundial crecía a ritmos superiores al 6%, y si se enfoca la atención en Asia, el crecimiento de la República Popular China era del orden de los dos dígitos. La demanda estaba disparada y el contenedor favorecía el comercio mundial. La mayoría del comercio de productos acabados o semiacabados se transporta por contenedor y por vía marítima. La palabra Globalización estaba de moda. Obviamente, era razonable encargar la construcción de buques más grandes y más rápidos para que se pudieran transportar más contenedores en menos tiempo de tránsito abaratando el coste logístico. Aparecieron países que practicaban el Dumping en la construcción de buques que no fueran complicados (y evidentemente, un portacontenedor no es un buque complicado de hacer y menos si se sabe dónde comprar la chapa de acero necesaria).

Un escollo apareció en el horizonte. Si hago buques con más eslora, también deben tener más manga... por lo menos que permitan llenarlos con un par más de tiras de contenedores por babor y por estribor. Y más escollos; los países... digamos en vías de desarrollo que producen barato, es decir, proveedores de productos mas baratos en general, suelen estar en la parte del globo terrestre opuesta a la de los países consumidores... que suelen ser más ricos y que disponen de una tecnología sofisticada... pero escasa capacidad de fabricar artículos básicos baratos (no interesa...); y además cuentan con un nivel de vida elevado; en estos países todo es caro. Generalizando y sin entrar en detalles ni ser muy exigentes: unos países están en el Pacífico y otros en el Atlántico.

Nos guste o no, el tráfico tiene que pasar por el Canal de Panamá. En consecuencia, habrá también que ampliarlo. Otro factor a tener en cuenta derivado de la globalización que produce valor añadido.

En el 2006, cuando el tráfico de contenedores ya no crecía tanto como en años anteriores pero aún se mantenía en dígitos del 10% anual. Y a nadie le apetecía pensar que después de una subida, venía una bajada... que estaba por venir un ciclo negativo. Ni Banco Mundial, ni OCDE, ni la UE..... el optimismo estaba implantado en todos los países. Es decir, que adelante con los faroles: hay que ampliar el Canal de Panamá, ya!. Y de paso será necesario construir grúas para las Terminales que sustituyan las anteriores porque los nuevos buques no solo serán más largos... también serán más anchos; y aparecen las llamadas grúas Post Panamá. Es decir, otro factor derivado que pone en valor la riqueza generada con el incremento del comercio mundial .

¿Y qué pasa con Suez? El Canal que recoge el flujo de tráfico por vía marítima entre Extremo Oriente, Oriente Medio y Europa. Evidentemente, un Canal por donde pasa el 7% del comercio mundial marítimo tampoco se puede quedar atrás... y ya tiene preparada y en orden la nueva ampliación. La economía de Egipto necesita tener su Canal en perfecto orden de revista.

Y así estaba el mundo hasta mediados del 2007. Activación máxima del comercio mundial, auge del tráfico marítimo de contenedores. Activación de fuentes de riqueza en prácticamente todos los países lo que repercutía en sus poblaciones. El optimismo había contagiado a la mayoría de países.

España no era menos; toda iba bien, gracias: "España va bien", en palabras de un Presidente que se lo creía o hacía ver que se lo creía. Construcción tirando de la Economía, ayudas financieras de la UE para infraestructuras... como si todo fuera mérito de nuestro país.

Pero la Economía mundial iba calentándose y ningún país se atrevía a enfriarla porque los gobernantes sabían que esta prudencia les restaría votos en futuras elecciones.

Y llega el año 2008 y siguientes... las "subprimas", las burbujas inmobiliarias, los dramáticos rescates, los Representantes de Gobiernos afirmando que se trataba de una crisis coyuntural.

Los políticos se enteraron de que estábamos ante una crisis sistémica y cogieron pavor a explicar la verdad a los ciudadanos. Porque ellos mismos habían dado el visto bueno a estos incrementos de la riqueza. Y para mayor vergüenza nuestra y sin entrar en detalles, los países de la Europa del Sur íbamos a quedar en evidencia por muchos años.

Pero no quiero apartarme de mi objetivo, ¿cómo encajó esta situación el transporte marítimo mundial de contenedores?. En el año 2007 el incremento medio de tráfico había sido del 12,4% respecto del 2006 (en total 489,8 millones de TEU's transportados en todo el mundo). En el año 2008, el incremento fue solo del 5,9%. En el 2009, hubo un decremento: -8,3%. En el 2010 hubo un repunte del 9,5% (recordar al respecto que se lanzaban en España consignas (débiles, cierto) positivas respecto a la recuperación económica) y a partir de entonces, los incrementos en porcentaje de transporte de TEU's de un año respecto del anterior, a nivel mundial, fue bajando cada año. Se transportaron 587 millones de TEU's en el 2011; 622 mill en el 2012; 649,4 mill en 2013; 679 en 2014; 700 mill en 2015 y 715 en el 2016 (un 2,1% mas que en 2015...)

Obviamente, en estos senderos esperados: portacontenedores... abajo, lo que empeoraba, lo que tan fácilmente y necesitaban las instituciones multilaterales... inutilidad de personas... instituciones públicas... que habían encargado... Se produjeron despues de la crisis, descomulgadas compañías para transportar... llenar el buque y por... casos de crisis, descomulgadas nuevos apalancamiento.

Pero el 31 de agosto de 2008 Hanjin Shipping (y sus 10 primeras del mundo) carga de varias compañías... sino arrendados a... tenia buques embarcados... no eran los de destino... ser embargados, como... sin conocerse las fechas... tomaron medidas preventivas... en su larga vida han... Compañías no dijeron... remojas.

¿Hay algunos antecedentes sucedidos?

En mi época de estudiante... primera crisis tras la... del primer tercio del siglo... negocios con dinero, tardaban en ocasionar... estaban en mejor disposición... anglicanos no veían... que defendían que... profesional. Defendían... descubrimientos que... Quien tenga interés... leer el libro de Max...

Holanda, el país más... emprendedores por... sabía lo que era vender... Sus flores eran adoradas... Como la economía ilusionada... la Guerra de los 30 años... podían ganar dinero... tendencia al alza. El... estas flores en la C... sea que los bulbos t...

Obviamente, en estos últimos años el incremento de tráfico en contenedores no iba por los senderos esperados en los primeros años de este siglo, y en el mercado sobraban buques portacontenedores de mayor porte. Había un exceso de oferta con lo que los fletes iban hacia abajo, lo que empeoraba la situación de las Navieras. Pero tampoco el comercio mundial mejoraba, lo que también hacía empeorar al enfermo. Las crisis sistémicas no se solucionan fácilmente y necesitan años. Se equivocaron los especialistas y los economistas y los bancos y las instituciones mundiales que deben velar por nuestra salud financiera y comercial. ¡Cuanta inutilidad de personas!... ¡cuantos sueldos perdidos! Las compañías Navieras ligadas a las instituciones públicas de sus países dejaron de recibir fondos para pagar las deudas de los buques que habían encargado (Corea). Las Compañías Navieras privadas se apretaron los cinturones. Se produjeron despidos y se abandonaron buques encargados. Se intentaron alianzas entre compañías para transportar en un solo buque con el ánimo de abaratar el coste del transporte, llenar el buque y poder pagar las deudas... en fin: todas las recetas conocidas que se aplican en casos de crisis, desde los despidos de personal hasta la consolidación de cargas pasando por nuevos apalancamientos de las deudas bancarias.

Pero el 31 de agosto del año pasado cayó la noticia como una bomba. La Naviera coreana Hanjin Shipping (y sus filiales), presentó concurso de acreedores a nivel mundial. Estaba entre las 10 primeras del mundo. En agosto de este año había un buen número de buques con carga de varias compañías navegando. Y muchos buques de Hanjin no eran en realidad suyos, sino arrendados a terceras compañías con lo que se daban varias increíbles paradojas. Hanjin tenía buques embargados en determinados puertos, contenedores depositados en puertos que no eran los de destino, buques navegando fuera del límite de aguas territoriales para evitar ser embargados, contenedores de compañías que habían cocargado con Hanjin bloqueados y sin conocerse las fechas de libre disposición. Las compañías de Navegación privadas también tomaron medidas precautorias... la danesa MAERKS (posiblemente la primera del mundo -y que en su larga vida ha conocido varias crisis-) despidió a un buen número de empleados. Y otras Compañías no dijeron nada... pero todas olían las barbas del vecino quemar y ponían las suyas a remojar.

¿Hay algunos antecedentes de una crisis de Navieras???. ¿Es realmente una novedad lo que ha sucedido?

En mi época de estudiante, tuve conocimiento, allí por los años setenta, cómo se produjo la primera crisis tras la primera gran burbuja económica de la historia moderna. Sucedió a finales del primer tercio del siglo XVII. En aquella época era incompatible ser católico papista y hacer negocios con dinero, hacer de bancos... hablar de futuros financieros o financiar expediciones que tardaban en ocasiones años en recuperar el capital y los rendimientos. Los países protestantes estaban en mejor disposición económica que los católicos porque Lutero, Calvino o los mismos anglicanos no veían en absoluto ningún mal en ello. Mas bien al contrario, Fueron los primeros que defendían que el trabajo se tenía que hacer bien, entendiendo por bien, hacerlo de forma profesional. Defendían hacer negocios aprovechando las oportunidades que brindaban los descubrimientos que se producían gracias a las tecnologías aplicadas a la navegación a vela. Quien tenga interés en profundizar en los principios de la economía capitalista no deben dejar de leer el libro de Max Weber: "La Ética protestante y los principios del Capitalismo".

Holanda, el país más admirado, con sus emprendedores habitantes, (con el permiso de los emprendedores portugueses que en aquellos años controlaban el mercado de las especies) ya sabía lo que era vender sus tulipanes y comprar los productos procedentes de Extremo Oriente. Sus flores eran adoradas en todo el mundo y se pagaban fortunas por los bulbos de los tulipanes. Como la economía iba viento en popa (¿no ven una similitud... salvando la distancia, y a pesar de la Guerra de los 30 años (1618-1638), con los principios del actual siglo XXI?) la gente trabajaba, podían ganar dinero, y los ricos eran cada vez más ricos con lo que los precios en general tenían tendencia al alza. El colmo para un rico hacendado era disponer de bulbos de tulipanes, regalar estas flores en la Corte de Francia era el no va más para conseguir nuevos negocios. Y como sea que los bulbos tardan años en dar buenas floraciones... lo lógico era comprarlos a futuro (ya

tenemos aquí el mercado –incipiente- de futuros financieros) lo que colaboró a que el precio de los bulbos siguiera subiendo. Los pequeños inversores no querían ser menos, y buscando participar de una riqueza fácil producto de la especulación, también se interesan por este mercado... Y los precios siguen subiendo. Incluso se corrió el rumor de que en Japón se había conseguido un bulbo inmune a las enfermedades europeas. Y se construyó un buque para ir a recoger estos bulbos y traerlos a Europa... en buena parte con ahorros de pequeños inversores. O pidiendo préstamos para reinvertirlos. En este caso, el "aval" eran los mismos bulbos –recuerden la similitud con las "subprime"-. Pero... llega un momento que hay reveses climáticos, el buque de Japón llegó tarde y en mal estado y los bulbos milagrosos no existieron nunca, las cosechas no recuperan... y los precios bajan rápidamente, los inversores a futuro o en la compañía naviera son testigos de cómo se van devaluando sus inversiones... y aparece la ruina para todos. Y así acabó la primera burbuja de la recién nacida sociedad capitalista que arrastró a la compañía naviera creada para conseguir un buen rendimiento económico mediante el transporte de bulbos de tulipanes.

Volviendo a la actualidad, a las crisis de las Navieras... Hemos visto los antecedentes históricos. Los motivos son habituales y recurrentes. Volviendo al siglo XXI, pocos asesores, pocos Consejos de Administración, aconsejaron prudencia a la hora de adquirir nuevos y mayores buques portacontenedores. Los astilleros navales de Extremo Oriente casi hundieron los astilleros europeos con sus precios subvencionados... y los pedidos de embarcaciones a aquellos astilleros siguen en aumento.

¿Y ahora como estamos...? pasada una temporada de 9 o 11 meses (estamos en junio o julio del año 2017) para volver a la calma, los fletes marítimos no se recuperan, el comercio mundial está en índices de crecimiento menor que 4%; las compañías navieras siguen intentando hacer pools aunque con más precaución. Además, cuando analizamos estas medidas, vemos que tampoco son buenas para el comercio mundial toda vez que las grandes Alianzas acaban reduciendo las frecuencias al mismo tiempo que causan perjuicios económicos y operativos. Al fin y al cabo, las uniones de navieras no saben resolver los problemas logísticos y administrativos, aduaneros, comerciales... que llevan aparejados. Y se da la paradoja de que no se consigue el deseado incremento de fletes... parece que el Comercio Internacional está más decaído de lo que nos pensábamos.

Los grandes buques transportan contenedores vacíos... y, para acabar con una guinda, en lo que a nuestro país se refiere, una última novedad, que en estos momentos aún está pendiente de resolución ... aparece el problema de los estibadores; los estibadores se van a enfrentar con una nueva legislación ordenada desde Bruselas y todos sabemos que al hablar de nuestros estibadores hablamos de sindicalistas químicamente puros, cuyos ascendientes militaban en la CNT y la FAI del siglo XX. Obviamente, han evolucionado, no son como sus abuelos... pero es una incógnita que de alguna manera afectará a nuestro tráfico marítimo y consecuentemente, a nuestra exportación. Será muy interesante poder ver la evolución de esta crisis que, como vemos, tiene varias derivadas atadas al tráfico internacional. Si hay una huelga en los puertos, todos los españoles perderemos; los costes se incrementarán, los estibadores verán reducidos sus ingresos y su futuro ya no será el habitual, los transportistas de contenedores también sufrirán el desgaste, la financiación de los puertos, el valor añadido de los operadores económicos, exportaciones que no se llevarán a cabo o que se desviarán a otros puertos europeos –con incremento de costes- ... y quizás a algunas Navieras les irá mejor

Este es el entorno con que se mueve el tráfico internacional por vía marítima cuando la UE saca el CAU. En estas condiciones, y por las empatías que se generan, es difícil creer que el CAU ayudará a que el comercio internacional crezca... y ojalá me equivoque. No por culpa del CAU... pero las circunstancias crearán muchos problemas que aun no están previstos... o cuyas previsiones se espera sean menos virulentas.

NOVEDADES DE ADUANAS 2017 BOE 1

Ante la imposibilidad de la modificación de la normativa totalmente terminada que introduce, aunque si en un futuro se conocerlas.

1. Aumentada la cantidad de mercancías previstas para el intercambio simplificado de mercancías.
2. Con la finalidad de facilitar la exportación de mercancías.
3. Incorporación de nuevas mercancías para determinar su valor aduanero.
4. Adaptación de la normativa para el nuevo mercado de mercancías.
5. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 12 del Reglamento (UE) 2017/1022, se modifican los supuestos de aplicación del artículo 12 del Reglamento (UE) 2017/1022 de la Comisión, en el sentido de que se aplicará el método de valoración de mercancías.