

Imprimir

Quizás deberíamos sustituir la expresión «cambio» por «colapso» climático: la «somatización» del planeta por culpa nuestra no deja lugar a dudas.

Si hacemos caso de Noam Chomsky, a pesar de que casi todo está perdido, deberíamos permitir que la esperanza se colase por algún resquicio. Lo intentan personas y entidades que siguen luchando para revertir la catástrofe más considerable que ha atravesado la Tierra y que no tiene visos de ser neutralizada. También por culpa nuestra.

No obstante, en este artículo, me centraré en el comercio mundial propio del neoliberalismo y si pudiese ser sustituido por el local.

El comercio mundial en la actualidad

Desde 1990 hasta la pandemia por COVID-19, creció anualmente la elevada tasa de un 5,8%. Consecuencia de un consumismo desbordado. El mismo que daña profundamente el planeta.

La tasa citada sería inferior si no existiese China, cuyas exportaciones crecieron en ese periodo un 10,3% anual. También crecieron en la India —un 10,7%—, donde es similar a la de España. Sin embargo, tocaron techo en 2014. Como también lo tocaron en el mismo periodo Rusia, Reino Unido, Alemania, Francia y Japón.

Por su parte, en los grandes países exportadores como Estados Unidos (EEUU) se ha ralentizado.

Mientras tanto, en Vietnam, que exportaba manufacturas en 2000 por un valor de 14.400 millones de dólares ha subido en 2020 a 282.700 millones y podría llegar al medio billón en 2030. Ha pasado a formar parte de los diez países con mayores exportaciones.

¿Necesitamos consumir tanto?

Los grandes exportadores

Son China, EEUU y Alemania. Muy por delante de Japón, Europa y Rusia.

A grandes rasgos, destaca la «caída libre» de la Unión Europea (UE) y la ralentización de EEUU, coincidentes con la ascensión imparable de China.

Evolución comercial de las últimas décadas

Si no tenemos en cuenta los combustibles, en 1995-1997 las potencias exportadoras eran EEUU y Japón. China ocupaba ya el cuarto lugar.

De 1997 a 2019, la situación cambió radicalmente. Mientras China duplicaba a Alemania y EEUU, India «asomaba» la cabeza, Rusia seguía exportando menos que España y Japón, Reino Unido y Francia se «desinflaban».

Rusia es una potencia militar que vive de la exportación de combustibles. En el caso de una transición ecológica auténtica, le iría mucho peor, porque sus combustibles se verían seriamente afectados.

Un problema que Rusia comparte con otros países es que depende en exceso de la exportación de uno o de pocos productos. Es el motivo por el cual los miembros de la OTAN la «castigan» no comprándole combustibles por la guerra con Ucrania.

De seguir la evolución actual, China continuará siendo el gigante exportador, pues controla el 16% del comercio mundial, que sería de un 18% si no necesitase combustibles.

Los ocho países más exportadores, de mayor a menor, son: China, EEUU y Alemania al mismo nivel, y Japón, Francia, Reino Unido, España, India y Rusia en orden decreciente.

En cuanto a la diversificación exportadora, cuanto mayor es, menos afectados quedan los países en situaciones críticas, mientras que la concentración, como ocurre en Rusia, conlleva más vulnerabilidad.

Transporte de mercancías

Es el factor más destacado de la exportación, como muy bien han constatado los chinos.

La mayor parte del transporte se realiza por vía marítima. Por eso, el volumen de contenedores en los puertos es fundamental. Nos indica quién comercia más, de dónde sale y adónde va. En 2020, China y Asia controlaban el transporte de mercancías a nivel mundial.

Pasemos a enumerar los puertos más importantes del mundo:

Shanghai , en China

Singapur, en Singapur

Ningbo-Zhoushan, en China

Shenzhen, en China

Guangzhou-Nansha, en China

Qingdao, en China

Busan, en Corea del Sur (su accionista mayoritario es de China)

Tianjin, en China

Los Ángeles / Long Beach , en EEUU (MSC + TTI son los propietarios)

Hong Kong, en China

Rotterdam, en Países Bajos (la municipalidad posee el 70% y el 30%, el gobierno holandés)

Dubai / Jebel Ali, en los Emiratos Árabes Unidos (propiedad de los jeques)

Port Kelang, en Malasia (accionistas mayoritarios del país)

Kaohsiung, en Taiwán

Nueva York / Newark, en EEUU

Hamburgo, en Alemania

Laem Chabang, en Tailandia

Ho Chi Minh, en Vietnam

Colombo, en Sri Lanka

Tanger Med, en Marruecos

Jakarta, en Indonesia

Mundra, en India

Nhava Sheva, en India

Valencia, en España

Savannah, en EEUU

El Pireo, en Grecia

Yingkou, en China

Los puertos más importantes del Mediterráneo son: Tanger Med, en Marruecos; Algeciras, en España; Valencia, en España (es el primer puerto del Mediterráneo europeo); Pireo, en Grecia; y Génova, en Italia

Los puertos europeos más importantes son el de Rotterdam, Amberes, Hamburgo y Valencia.

Entre los 15 primeros puertos, 8 son chinos y 12 asiáticos.

Los chinos reciben principalmente los productos energéticos que necesitan y exportan sus productos al mundo entero.

En la lista de los 30 puertos más importantes del mundo, hay 2 europeos: Rotterdam y Amberes. También hay que destacar que China ha adquirido participaciones no solo en esos 2 puertos sino también en los más importantes de los 5 continentes.

La consultora Alphaliner¹ destacó que solo tres de los 30 puertos más importantes registraron un menor tráfico de contenedores en 2021: Amberes, el Pireo y Yingkou. Crecieron mucho Los Ángeles / Long Beach, Nueva York / Newark, Savannah, Mundra, Nhava Sheva, Tanger Med, Tanjung Pelepas, Laem Chabang y Tianjin.

Asimismo, los puertos chinos manejan el 47% del total de contenedores de los 30 primeros puertos.

En resumen, China ha constatado que es fundamental controlar los puntos clave del transporte mundial. Por ello, su presencia en las infraestructuras portuarias de tantos países se debe a los muchos intereses económicos que hay en juego. Ha sabido, además, encontrar los apoyos políticos necesarios para mantener el control. Apoyos que, hace unos años, hubiesen sido impensables.

De acuerdo con los datos, el dominio de China es total y desborda todo lo esperado.

Propietarios de los puertos

También es un dato fundamental. No suelen ser propiedad pública de los países en los que se encuentran ubicados.

De acuerdo con las informaciones más recientes, también es China la que detenta la propiedad de los puertos más importantes del mundo. Basta con leer los listados de los accionistas...

Ya posee, por ejemplo, más del 50% del puerto de Valencia y ha «ido de compras» por el Mediterráneo y los restantes océanos que bordean nuestro continente. Además de realizar fuertes inversiones en todos los puertos del mundo.

Un ejemplo de dicha política es que ya posee el 100% de la propiedad del Puerto del Pireo. Tras los primeros tratos en 2009 entre el gobierno chino y el griego, llegaron a un acuerdo de 600 millones de euros durante una visita del presidente Xi Jinping a Atenas en 2016, como parte de los 16 acuerdos comerciales firmados entre ambos países. Entre otros, China se comprometía a mejorar las condiciones del puerto griego. En 2021, COSCO y el Estado griego acordaron extender un 16% el capital social de COSCO en la Autoridad Portuaria del Pireo, elevando la participación al 67%.

Cabría preguntarse si el Estado griego hubiese llegado a esa situación en el caso de que la «Troika» europea no hubiese desangrado al pueblo griego...

Otro detalle revelador es que China ha ampliado sus inversiones en infraestructuras del transporte a sistemas ferroviarios y otras construcciones necesarias para enlazar los mares y océanos con las tierras del interior.

En ese sentido y como anécdota, indicar que China posee el 51% de Logitren, cuyo accionariado se dividía antes de su adquisición entre la constructora Torrecámara, que contaba con el 68,58% de acciones, y Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, con el 31,42%. Y se trata de un detalle nimio frente a adquisiciones más importantes en todo el mundo.

Las ampliaciones portuarias: el puerto de Valencia

Los movimientos ciudadanos que se enfrentan a ampliaciones portuarias deberían «lanzar sus dardos» contra los grandes accionistas, no los políticos. El pragmatismo fue lo que condujo a los Amigos de la Tierra de Países Bajos (*Milieudéfensie*) a enfrentarse, por ejemplo, a la Shell. Y los vencieron...

En cuanto al puerto de Valencia, el presidente de la autoridad portuaria, Aurelio Martínez, ha llegado a decir que “podríamos haber crecido más en 2021, pero, como ha pasado en otros puertos, una parte de los barcos se ha tenido que ir a otros destinos porque hemos estado cerca de la congestión”¹. Sus palabras, muy lejos del decrecimiento necesario si queremos salvar el planeta, ofrecen la suficiente información acerca de por qué resulta tan difícil que se pueda impedir la ampliación del puerto. Solo recurriendo a instancias judiciales supraestatales podría conseguirse algo...

Las navieras que «gobiernan mares y océanos»

La más grande del mundo es MAERSK y tiene su base en Copenhague (Dinamarca). La siguen MSC (*Mediterranean Shipping Company*), con sede en Ginebra (Suiza); COSCO (*China Ocean Shipping Company*), propiedad del gobierno chino; CMA - CGM, originaria de Francia y con sede en Marsella; Hapag-Lloyd, de origen alemán; ONE, japonesa; y EVERGREEN, de origen taiwanés.

El origen no implica propiedad, como tampoco que haya un único accionista mayoritario. Los puertos y las rutas de transporte han dejado de ser propiedad de los Estados para caer en manos de fondos de inversión, navieras y accionistas procedentes de muy variados rincones del planeta.

COSCO²

China ha dado suficientes muestras de la importancia que para ella tiene la logística internacional como instrumento de su expansión global.

Con los pocos datos aportados aquí, ya ha quedado claro que el control de puertos y la modernización de sus equipos navales, China ha entrado a hacerle la competencia a EEUU y la UE. Asimismo, controla ya todas las fases de la «*supply chain*»³.

COSCO Shipping Corporation Ltd. es uno de los actores principales del gobierno chino. Opera ya con más de 400 buques portacontenedores dentro y fuera de 558 puertos de todo el mundo.

A modo de anécdota, para quienes crean que China no tiene control directo sobre Taiwán, según una investigación de Le Point, COSCO tiene una participación del 30% en Kao Ming Container Terminal Corp., que tiene una concesión de 50 años para operar en la Terminal N.6 del puerto de Kaohsiung.

Otro de los focos activos de COSCO en Europa es Alemania. En octubre de 2022, el gobierno alemán permitió que COSCO adquiriese una participación del 24,9% en una terminal de contenedores en Hamburgo, el puerto más grande de Alemania. Eso le ha permitido posicionarse en uno de los nodos clave del comercio entre Europa y China.

Según aquellos⁴ que se oponen al creciente predominio de China en el mundo, COSCO presenta riesgos de seguridad nacional y económica debido a tres factores:

1. No es una empresa naviera más. Se trata de una herramienta estratégica para el gobierno de Pekín de cara a consolidar sus intereses en el extranjero. Es una empresa estatal que depende del Consejo de Estado Chino. Por tanto, tiene un carácter monopolístico.
2. Puede obtener una mayor participación de mercado y aumentar la dependencia europea del transporte marítimo chino debido al acceso desigual al mercado. COSCO puede acceder a envío internacional, transbordo y envío nacional. Con lo cual puede aumentar el valor de sus inversiones portuarias, lo que generaría distorsiones en el mercado.
3. COSCO ha ampliado su presencia la UE con participaciones claves en puertos europeos de Grecia, Malta, España, Italia, Francia, Bélgica, Países Bajos y Alemania.

Conclusión⁵

Los «tejemanejes» en que anda mentido el comercio mundial no son la mejor fórmula para detener el colapso climático.

Lo más preocupante es que un sistema económico con derivaciones comerciales tan arraigadas en el neoliberalismo es muy difícil que trueque sus objetivos por otros que impliquen anteponer el bien de la naturaleza, de la que forma parte la humanidad, entre otras.

¹ Hemos obtenido bastantes datos a través suyo.

² Según Nikkei Asia.

³ O cadena de abastecimiento: proceso que va de la realización de un pedido por parte del cliente hasta la entrega del producto o servicio.

⁴ Francesca Ghiretti y Jacob Gunter: *War on The Rocks*.

⁵ Hay datos objetivos extraídos de *Hegemonías, Bloques y Potencias en el siglo XXI*, de Vicenç Fisas. Editorial Catarata.

Pepa Úbeda

Foto tomada de: World Energy Trade