

Series Informes de investigación
Num. 4/2023

Comercio, Transporte y Logística en un entorno de crisis internacional

Autores:
Celestino Suárez Burguet (IEI-UJI)



CÁTEDRA DE TRANSFORMACIÓN
DEL MODELO ECONÓMICO VALENCIANO
Universidad de Alicante



Las opiniones expresadas en este documento son las del autor o autores y no las de la Cátedra de Transformación del Modelo Económico Valenciano ni de ninguna de sus instituciones promotoras. La Cátedra de Transformación del Modelo Económico Valenciano es una cátedra institucional de la Universidad de Alicante promovida por la Generalitat Valenciana. Las investigaciones publicadas en esta serie son el resultado de los trabajos de los investigadores pertenecientes a la Cátedra o colaboradores y grupos de investigación asociados, y se centran principalmente en la temática seleccionada como objetivo de análisis en la Cátedra en cada período. Se puede consultar la información sobre las áreas de investigación en <https://catedramodeloeconomico.ua.es>. Todos los documentos disponibles en esta página son gratuitos con sus derechos de autor protegidos por la licencia Creative Commons: [CC BY-NC-ND 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)



Nombre: Cátedra de Transformación del Modelo Económico Valenciano de la Universidad de Alicante .

Título: Series de Informes de investigación

Descripción: Universidad de Alicante, 2020- | ocasional | sin periodicidad

Temas: Movilidad de mercancías y servicios | desarrollo urbano y territorial | transporte de mercancías | mercados inmobiliarios y residenciales

Esta serie de documentos recoge **los informes de investigación** generados en las actividades de realizadas por el equipo investigador de la Cátedra de Transformación del Modelo Económico de la UA

Cita recomendada: Suarez Burguet, Celestino, Comercio, transporte y logística en un entorno de crisis internacional. Serie Informes de Investigación num 4, Catedra de Transformación del Modelo Económico Valenciano UA. 2023. Alicante.

COMERCIO, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA EN UN ENTORNO DE CRISIS INTERNACIONAL.

Celestino Suárez Burguet

Instituto de Economía Internacional

Universitat Jaume I. Castellón

RESUMEN:

El comercio internacional se ha visto negativamente afectado durante los últimos años por la conjunción de factores disruptivos de fuerte impacto sobre la producción y los intercambios de los países. La pandemia COVID-19, primero, y el conflicto bélico en Ucrania, desde principios de 2022, han acumulado efectos y tensiones que han distorsionado, no solo el volumen, sino también el patrón geográfico y sectorial de los flujos de comercio entre las grandes áreas económicas del mundo.

Las previsiones a corto y medio plazo hacen confiar en una recuperación de las tasas positivas de crecimiento del comercio, aunque en niveles todavía alejados de la media del decenio anterior a las crisis. Los mercados que más se han visto afectados, en particular durante los dos últimos años, han sido los energéticos y de alimentos. En el marco de relaciones con las economías asiáticas, en las economías occidentales desarrolladas se ha planteado un debate acerca de la conveniencia, económica y estratégica, de una posible desconexión (limitada y pautada) de la fuerte dependencia en términos de suministros que se ha consolidado a lo largo de las dos primeras décadas de este siglo.

En relación con el transporte y la logística internacional, básicamente de carácter marítimo, superadas las tensiones y desequilibrios en el mercado de fletes que se produjeron hasta mediados de 2022, la tendencia hacia la normalización de la actividad (también portuaria) no debería relegar de la agenda sectorial los importantes retos que tiene el sector naviero a medio y largo plazo: modernización de la flota con criterios de sostenibilidad medioambiental, estandarización de su mercado laboral en términos de cumplimiento de los estándares internacionales de protección, y todo ello, asegurando la viabilidad y eficiencia en su apoyo al crecimiento de la economía y el comercio internacional.

ÍNDICE

1. Antecedentes: Efectos y consecuencias de un encadenamiento de crisis 5
2. Evolución reciente de los flujos comerciales internacionales 8
3. Análisis del impacto de las crisis sobre el transporte marítimo y la logística internacional... .. 10
4. Previsiones y estrategias de política económica en el transporte marítimo... .. 19
5. Globalización Económica ¿ha ido demasiado lejos?... .. 21
6. El “*decoupling*” ¿respuesta factible a los excesos de la hiperglobalización? 26
7. Conclusiones.

Referencias

1. ANTECEDENTES: EFECTOS Y CONSECUENCIAS DE UN ENCADENAMIENTO DE CRISIS

La pandemia COVID19 tuvo efectos drásticos y contundentes sobre el conjunto de la economía mundial, también sobre las economías nacionales en particular y, lo que a largo plazo puede ser más determinante, sobre las relaciones e interacción estratégica entre las grandes áreas económicas del mundo. La posterior, pero casi superpuesta, crisis en Ucrania, iniciada en febrero de 2022, exacerbó una tensión global que, con el paso de los meses, parece mostrar una tendencia hacia el enquistamiento. Y se perpetúa, así, un clima de inestabilidad económica, social y política, que trasciende ampliamente las propias fronteras geográficas de los países directamente involucrados en el conflicto armado.

Si todo ello no fuera suficiente para extender un panorama especialmente sombrío sobre la economía mundial, la reciente crisis abierta en el Medio Oriente, derivada de los acontecimientos en la frontera de Gaza, puede provocar un impacto negativo de carácter sistémico sobre algunos de los eslabones que articulan la funcionalidad de las relaciones económicas internacionales: la desestabilización de los mercados energéticos (ya fuertemente afectados por la crisis en Ucrania), la caída de los flujos de comercio como efecto de la disrupción de las redes logística de transporte, e, incluso, el colapso del patrón geográfico y sectorial de ese comercio como resultado de disputas y confrontaciones entre los principales actores económicos del mundo.

En cualquier caso, a efectos de una articulación del análisis de causas y efectos de estas crisis encadenadas, es útil recordar algunos de los cambios que se iniciaron en 2020 con la llegada de la pandemia.

Se ha producido una alteración de los patrones de oferta de los sectores productivos, y también en las pautas de consumo y demanda de los mercados de bienes, tanto finales, como intermedios.

En el ámbito del transporte internacional y de la cadena logística global, se han producido distorsiones relevantes (todavía no superadas en algunos casos) en el funcionamiento de los puertos. Tras un encarecimiento desorbitado del coste del

transporte en el periodo inicial de la pandemia, se ha pasado a un escenario de turbulencias en el mercado mundial de fletes y a un desajuste en los propios requerimientos de las navieras en términos de costosos desequilibrios geográficos en la configuración de las rutas marítimas.

Como era previsible, no se han terminado de restablecer los estándares de fiabilidad y calidad de los servicios de transporte a escala mundial previos al inicio de la crisis, dada su especial vulnerabilidad ante, primero, la prolongada evolución de los efectos de la pandemia y, posteriormente, la gravedad del conflicto en Ucrania. Esto es explicable por la creciente complejidad que a lo largo de las últimas décadas han experimentado las cadenas mundiales de suministro. A lo anterior se une, sin duda, un aumento de la interdependencia entre áreas y sectores económicos, que ha derivado en que la fragilidad que pueda experimentar alguno de los eslabones de la cadena logística tenga como consecuencia inevitable un debilitamiento general de la misma.

Si nos referimos al impacto sobre el comercio internacional, ya en 2021 y al iniciarse 2022, los intercambios mundiales de mercancías evidenciaron una sólida recuperación. Indudablemente, la invasión de Ucrania por Rusia y la prolongación del conflicto armado supuso una ralentización del ritmo de mejora de los flujos. En apartado posterior analizaremos con más detalle y desagregación cuál ha sido la evolución durante este último año.

En relación con lo que podemos considerar binomio comercio-transporte, y a modo de revisión muy resumida, cabe recordar que hasta 2022 (tras dos años de continuas disrupciones ligadas a la heterogénea gestión de la pandemia en diferentes países y áreas geográficas) se constataron fuertes tensiones en el mercado laboral sectorial (transporte), así como en las capacidades (con graves restricciones) en materia de equipamiento de transporte. Todo ello, y en especial el aumento de los costes de transporte marítimo ha presionado al alza los precios y el nivel de inflación. El mecanismo ha sido el habitual, aumentando los costes, tanto para los demandantes finales de la cadena, como para la propia cadena de suministros. Los eslabonamientos sectoriales, a su vez, se han encargado de transmitir los efectos de esos aumentos de precios al conjunto de la economía.

Aunque los fletes marítimos iniciaron un significativo cambio de tendencia hacia finales de 2021 y alcanzaron cotizaciones mínimas justo a final de 2022, el complicado escenario de los mercados energéticos como consecuencia de la guerra de Ucrania, y los efectos del conflicto sobre el mercado de materias primas alimenticias (en especial cereales y semillas oleaginosas), explican subidas de precio de las importaciones mundiales en torno al 12 %.

Al iniciarse 2023, la energía y los cereales mostraron un comportamiento más comedido en sus precios, lo cual propició una cierta relajación de las tensiones inflacionistas. En cualquier caso, sigue dándose una fuerte inestabilidad que, ante la muy incierta evolución del conflicto en Gaza, puede volver a exacerbar las tensiones en un entorno económico internacional especialmente sensible.

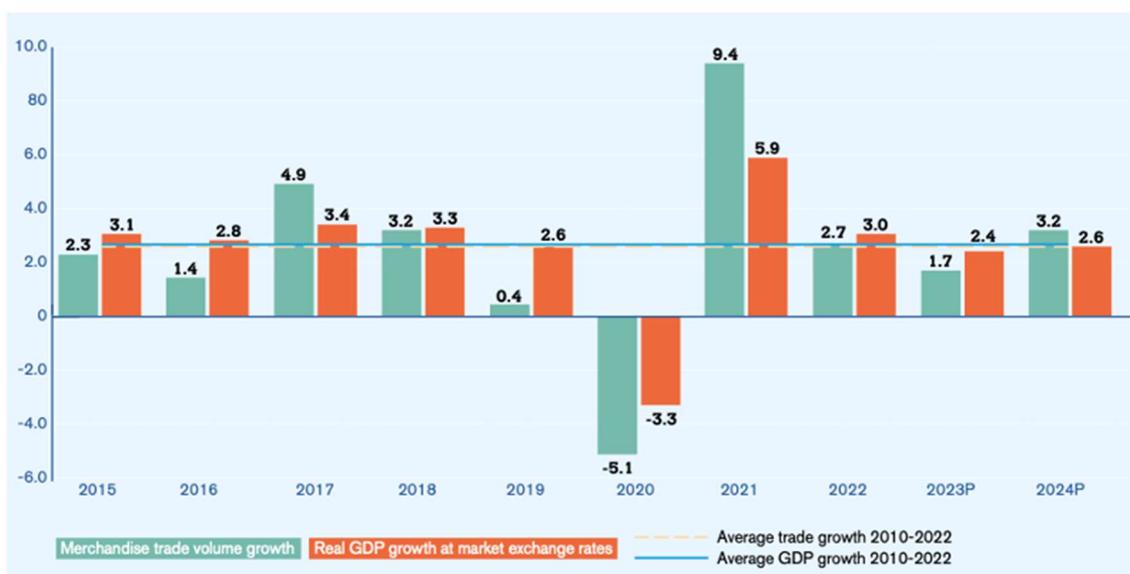
A lo largo de los siguientes apartados se presentan aspectos más detallados en relación con el comercio internacional y su estructura geográfica y sectorial, haciendo hincapié en las consecuencias que sobre flujos, producción y consumo puedan derivarse del clima tan volátil en el que se mueve la economía mundial. Se analizan, también, las tendencias y retos en el ámbito de la logística y el transporte internacional, con particular atención al marítimo, que canaliza más del 80 % de los flujos mundiales de mercancías. Por último, en el debate en torno a los excesos de la globalización, la posible estrategia de un “*decoupling*”, básicamente frente a China y países del sudeste asiático, requiere un análisis de pros y contras de un proceso que podría socavar los fundamentos de las relaciones económicas internacionales y podría significar costes impredecibles en términos de bienestar y renta.

2. EVOLUCIÓN RECIENTE DE LOS FLUJOS COMERCIALES INTERNACIONALES.

En 2022 el comercio mundial creció a un ritmo moderado, consecuencia de la conjunción de varios factores negativos que han venido acumulándose a lo largo de los últimos años: la pandemia y sus efectos sobre la cadena de suministros, la guerra de Ucrania, afectando los precios de la energía de los alimentos y, un entorno macroeconómico de políticas monetarias restrictivas como respuesta a una tendencia inflacionista importante. Y todo ello sucedía con unos antecedentes de lenta recuperación de la economía mundial tras el periodo de crisis financiera que, en muchos casos se había alargado hasta prácticamente la mitad de la década anterior.

La evolución del comercio de mercancías a lo largo de los primeros meses de este año, 2023, ha mantenido una tendencia similar, aunque una cierta relajación de las tensiones inflacionistas y la normalización de las cadenas logísticas pueden acabar mejorando las perspectivas anuales, tanto en lo que se refiere al comercio, como en el caso de la producción mundial.

Grafico 1. Comercio mundial de mercancías y PIB mundial 2015-2024. Tasas de crecimiento interanual. (En volumen)



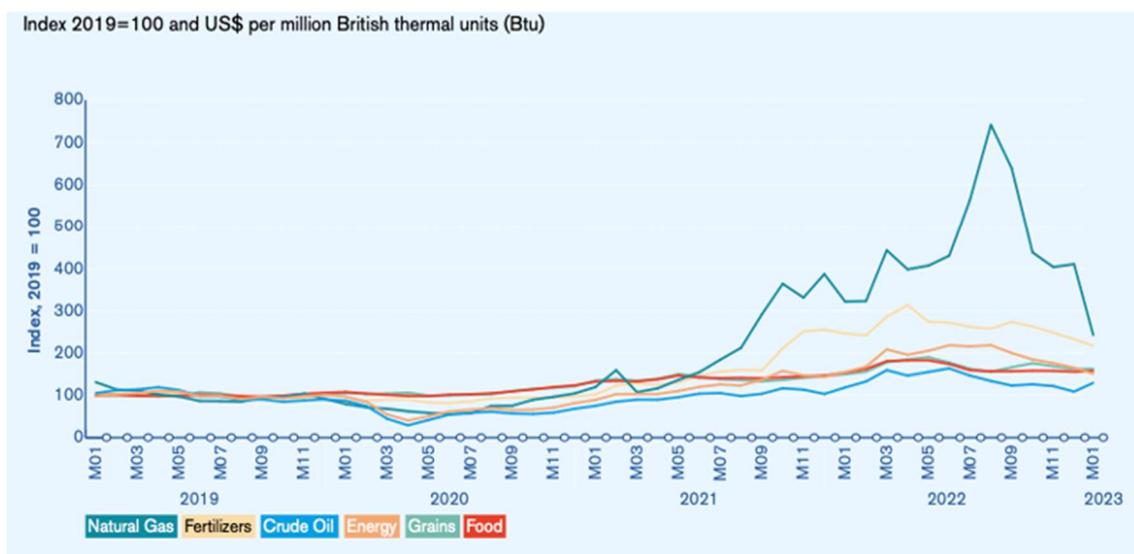
Nota: Los datos de 2023 y 2024 son proyecciones.

Fuente: WTO

El Gráfico 1 muestra claramente la moderada recuperación de ambas magnitudes en 2022 con referencia a la media del último decenio, y considerando la excepcionalidad de los datos correspondientes al trienio 2019-2021. Resulta evidente, de la observación del gráfico, el papel de la crisis de Ucrania como responsable de la abrupta interrupción del crecimiento acaecido en 2021 (distorsionado, eso sí, por el hundimiento del año anterior como resultado de la pandemia). Rusia y Ucrania son históricamente suministradores importantes de bienes esenciales, tanto alimenticios, como energéticos. Entre ambos venían abasteciendo, aproximadamente, una cuarta parte del comercio mundial de trigo, y solo Rusia representaba el 10 por cien de la oferta mundial de gas y petróleo.

Las cifras de comercio del pasado año, 2022, mostraron una singular resiliencia ante las previsiones realizadas de forma inmediata tras el inicio del conflicto. La disponibilidad de fuentes alternativas de suministro permitió, en buena parte, compensar la caída en casi un tercio de las exportaciones ucranianas. A pesar de las restricciones asociadas a los sucesivos embargos impuesto a Rusia, en términos de valor, este país aumento sus exportaciones en más de un 15 % como resultado del aumento de precios. En términos de volumen físico, sus ventas al exterior se redujeron de forma ligera.

Gráfico 2. Precios medios mundiales de materias primas



Fuente: Banco Mundial.

Como consecuencia de las tensiones en los mercados, por la posible reducción de suministros en productos básicos, los precios de algunas materias primas experimentaron fuertes alzas. En el caso de los alimentos, la subida alcanzó el 18 % en un año, 2022, y en el de la energía, un 58 % ese mismo año. Si se toma como referencia 2019, las cifras son muy superiores, 58 % y 93 % respectivamente (ver Gráfico 2). La drástica reducción de los suministros de gas natural desde Rusia a Europa (y en particular, Alemania) a través de la red de gaseoductos ha tenido unos efectos desproporcionadamente elevados sobre los precios en el conjunto de Europa. El efecto indirecto inmediato ha sido, también, la escalada en el precio del Gas Natural Licuado (GNL), alternativa inmediata al previo suministro entubado.

A la combinación de los altos precios de la energía, el aumento en los de los alimentos y el efecto arrastre que venía dándose en los mercados internacionales de bienes como consecuencia de las disrupciones en las cadenas logísticas por el Covid19, se unió las políticas expansivas, monetaria y fiscal, seguidas por EE.UU. y la Unión Europea. El impacto sobre los niveles generales de inflación era inevitable. Buena parte de los factores anteriores, y una reversión drástica de la política monetaria, con sostenidos aumentos de los tipos de interés, iniciados por la Reserva Federal y seguidos por el Banco Central Europeo, han coadyuvado a una reducción de los niveles de precios a lo largo de 2023.

3. ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LAS CRISIS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL.

El comercio marítimo mundial se contrajo un 0,4 por cien en 2022, revirtiendo un crecimiento excepcionalmente elevado en 2021 como reacción al colapso que se había experimentado un año antes (2020) consecuencia de la fuerte disrupción de los mercados internacionales provocada por la pandemia Covid-19.

Las razones de esta debilidad ya se han apuntado antes con referencia al comercio global. No olvidemos que el marítimo canaliza algo más de las tres

cuartas partes del total de intercambios mundiales de mercancías (Clarksons Research, 2023 y ICC, 2023).

Las proyecciones de la UNCTAD para 2023 se sitúan en el 2.4 por cien, sustentadas básicamente en una actividad industrial que se muestra resiliente ante algunas de las circunstancias adversas ya citadas. Las expectativas a medio plazo muestran un moderado crecimiento, tal y como se observa en el Cuadro 1.

En cualquier caso, el transporte marítimo global se enfrena a retos y dificultades que ponen en cuestión el objetivo de lograr un equilibrio entre oferta y demanda en la actividad de las navieras.

Las previsiones de crecimiento del comercio marítimo contenerizado para los próximos años, ligeramente superiores al 3 por cien, están muy por debajo de la media de crecimiento anual de las últimas décadas (en torno al 7 por cien). Por tanto, el exceso de capacidad disponible en el mercado de buques portacontenedores de gran tamaño va a requerir estrategias de contención en la oferta de capacidad de carga. Las opciones son limitadas: bien, a través del aplazamiento en las ordenes de entrega de nuevos buques (*slippage*), bien, mediante acciones sostenidas de periodos de atraque de larga duración, y, en última instancia, el desguace adelantado de la flota con más años de operación.

Cuadro 1. Previsiones de comercio marítimo internacional, 2024-2028
(cambio porcentual)

| Año | Total comercio marítimo | Comercio contenerizado |
|------|-------------------------|------------------------|
| 2024 | 2.1 | 3.2 |
| 2025 | 2.2 | 3.2 |
| 2026 | 2.2 | 3.2 |
| 2027 | 2.1 | 3.0 |
| 2028 | 2.1 | 2.9 |

Fuente: UNCTAD (2023)

En cuanto a la tipología de carga, tal y como muestra el Grafico 3, el comercio marítimo (en volumen, toneladas) ha estado liderado por la carga a granel, el petróleo y los contenedores. La fuerte subida del transporte de gas (GNL, utilizando buques metaneros) es consecuencia lógica, como ya se ha comentado, de la interrupción del normal suministro a través de los gasoductos que abastecen el norte de Europa, consecuencia directa del conflicto bélico en Ucrania y de las sanciones impuestas al principal proveedor, Rusia. Resulta obvio que la normalización de la actividad económica, tras las fuertes restricciones sufridas como consecuencia de las medidas de protección ante la pandemia (2020 y 2021), también ha coadyuvado a una expansión de la demanda de servicios intensivos en consumo energético (transporte, turismo, etc.).

En la situación geopolítica actual es de prever que la demanda de energía y su comercio internacional van a mantener unas tasas de crecimiento elevadas durante los próximos años. Por el contrario, la previsión de crecimiento del comercio contenerizado para el presente año, 2023, es de un nivel bastante reducido que supera ligeramente el punto porcentual (1,2 %), y refleja la apatía del escenario macroeconómico global y la correspondiente debilidad de los flujos internacionales de comercio.

Un factor que podría apoyar sensiblemente la reactivación del comercio contenerizado es, sin duda, la posible mejora de la economía china que, tras un largo periodo de sostenida ralentización como resultado de la pandemia, está dando señales (eso, sí, algo contradictorias) de cierta recuperación en su ritmo de crecimiento. En cualquier caso, como se observa en el Gráfico 3, la debilidad actual parece superarse, y en ausencia de crisis imprevistas (hay que considerar la incertidumbre que aparece en el horizonte temporal cercano y geográficamente próximo de Oriente Medio), en 2024 podría iniciarse un periodo de recuperación en el crecimiento del movimiento de carga contenerizada, aunque todavía muy lejos de las cifras que caracterizaron el decenio 2002-2012, con una tasa media anual de crecimiento del 7.2 por cien.

Un escenario similar se prevé para el comercio marítimo de carga seca a granel, con un modesto crecimiento, en torno al 2 por cien, en 2023 y sostenida

recuperación para los dos años siguientes, siempre, eso sí, que se materialicen los signos positivos que apunta la situación macroeconómica global, y aumente la producción y consumo de carbón, tanto en China, como en India. En este sentido, el retorno de la inversión en vivienda, y el consiguiente impacto positivo sobre el sector de la construcción, pueden significar una sólida palanca para afianzar el crecimiento de las economías asiáticas y, consiguientemente, un fuerte tirón del comercio internacional.

Comercio marítimo, cambios en la geografía del transporte y efectos sobre las infraestructuras portuarias.

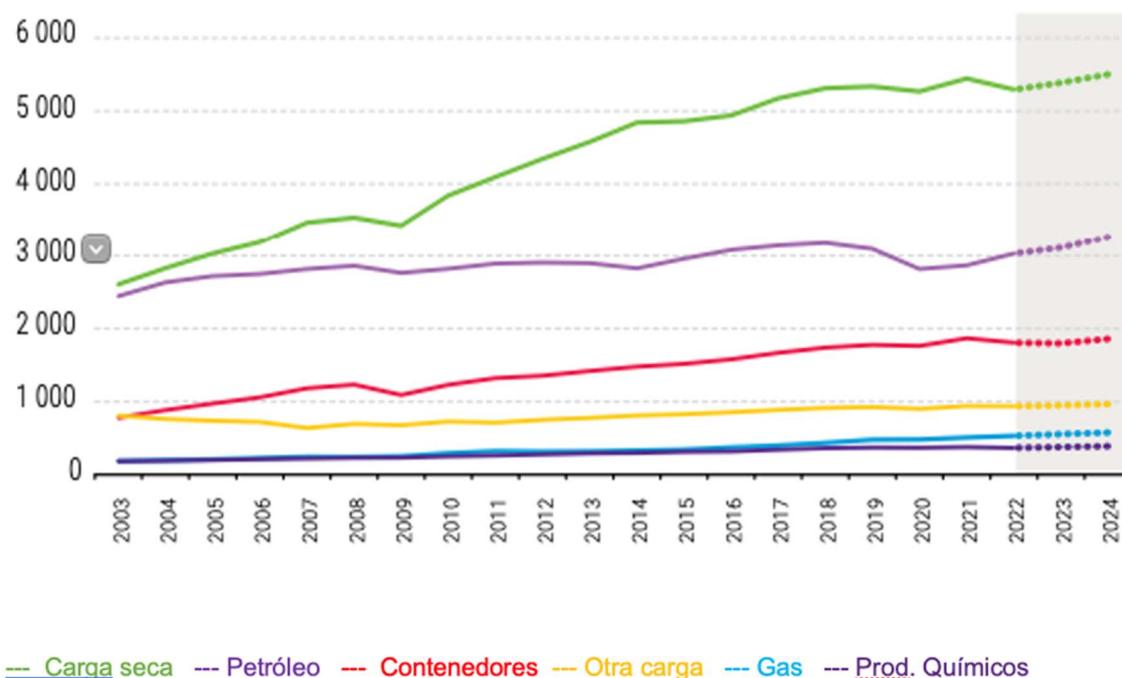
La información de los flujos de comercio expresada en peso-distancia (Tonelada-milla) permite conocer la característica de los desplazamientos de la mercancía y resulta de crucial importancia para identificar los cambios (a medio y largo plazo) en el patrón geográfico del comercio marítimo.

Resulta del mayor interés conocer este componente espacial de los intercambios a la hora de planificar los servicios y la oferta de la flota naviera. Los Gráficos 4 y 5 muestran, respectivamente, la evolución interanual del comercio marítimo, en toneladas y toneladas/milla, y la tipología de la carga transportada en relación con la distancia recorrida. En el cambio que se observa, hacia recorridos más largos, ha tenido singular relevancia el transporte de petróleo, constatándose cambios estructurales en la producción de energía y su distribución mundial, y evidenciándose también relevantes desequilibrios entre oferta y demanda. Estados Unidos, con el aumento de la extracción por “*fracking*” y la obtención de gas y petróleo de esquisto (*shale gas and oil*) ha propiciado un aumento de sus exportaciones hacia los países asiáticos.

A partir de 2022 resulta también evidente el incremento de la distancia experimentada por el comercio marítimo de tres productos energéticos básicos: petróleo en crudo, derivados refinados de éste, y gas licuado del petróleo (GPL). La fuerte disrupción de las rutas tradicionales que ha afectado a su transporte, consecuencia directa de la guerra en Ucrania está, evidentemente, detrás de esta distorsión geográfica en el movimiento de los buques.

Gráfico 3. Comercio marítimo internacional, 2003 – 2024

(millones de Tn)

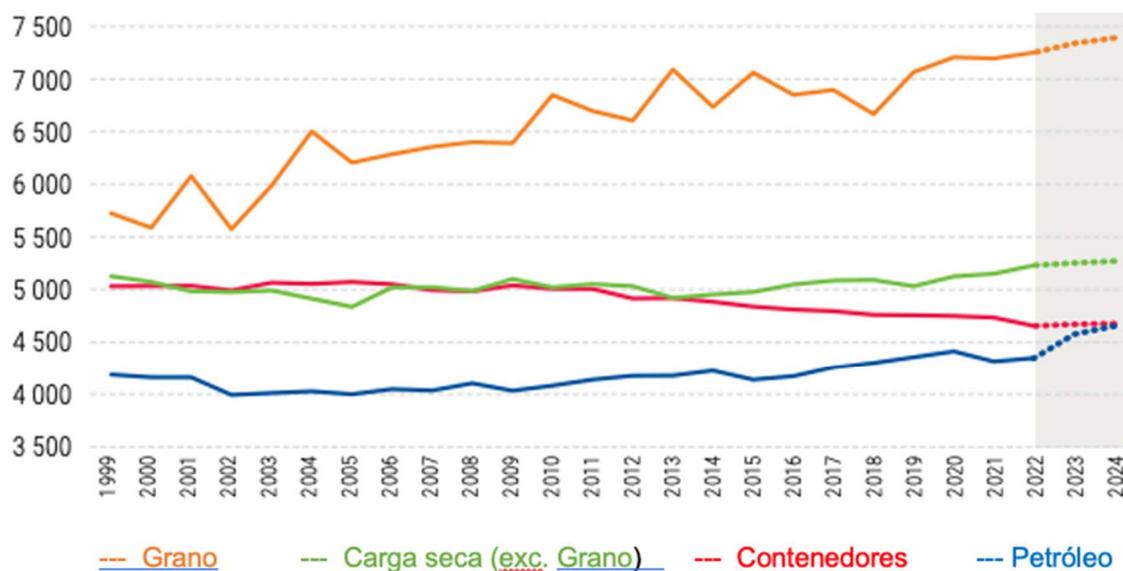


Fuente: UNCTAD (2023)

La creciente capacidad de refino que se ha generado en Asia ha contribuido a generar un doble flujo de comercio: petróleo en crudo saliendo de la cuenca atlántica y productos refinados siguiendo la ruta inversa, desde los países asiáticos a los occidentales, al tiempo que se han ampliado también los intercambios intra-área asiática. La evolución de precios y valores añadidos de los sectores industriales involucrados representa un caso evidente de especialización productiva dentro del mismo sector, fortaleciendo así el comercio intra-industrial regional. En este proceso han jugado un papel crucial, sin duda, los costes de transporte decrecientes y la disponibilidad de una flota muy especializada y con capacidades de carga cada vez mayores.

Gráfico 4.

Distancia recorrida por tonelada de carga marítima, 1999 – 2024
(en millas náuticas)



Fuente: UNCTAD (2023)

En el apartado del comercio global contenerizado se ha experimentado un estancamiento en 2022, en relación con el año anterior (Gráfico 6). Las previsiones a punto de terminar 2023 son igualmente de crecimiento muy reducido, y superarán muy ligeramente el 1 por cien.

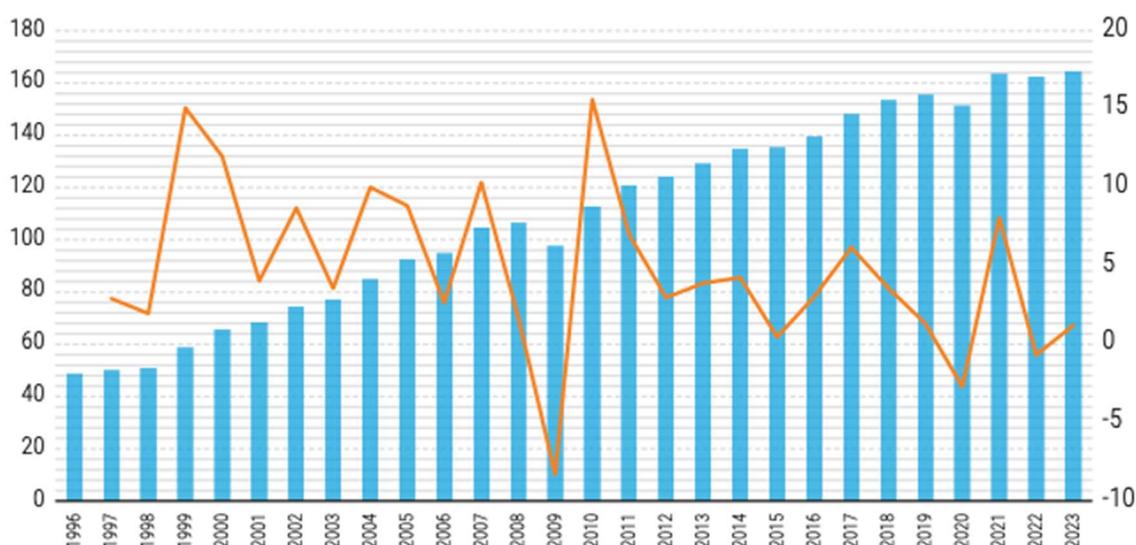
Los cambios en las tasas de crecimiento ha sido la tónica más destacable y, como muestra el Gráfico 6, las diferencias también han sido patentes cuando se analiza la evolución de los últimos años en las diferentes regiones del mundo. Aunque las disrupciones se han producido a nivel global en el ámbito de la logística del comercio, y los efectos sobre las cadenas marítimas de suministro, con la ya mencionada caída en el volumen de tráfico contenerizado, han tenido un carácter generalizado, sin embargo, se evidencia una cierta heterogeneidad en las variaciones interanuales. Mientras que el norte del continente americano muestra una tendencia sostenida de recuperación, Latinoamérica (con la

excepción de Panamá y algunos otros puertos caribeños) refleja un claro estancamiento.

Gráfico 6

Comercio mundial contenerizado, 1996 - 2023

(Millones de TEUs y tasa de variación anual)



Fuente: UNCTAD (2023)

Las deficiencias en infraestructuras, relacionadas con problemas de conectividad entre puertos y sus *hinterlands*, lastran una recuperación que ya es sólida (en 2022) en el área asiática. El caso europeo refleja un retroceso, consecuencia de la guerra de Ucrania, que ha frenado la mejora que se había iniciado en 2021.

En definitiva, y a modo de propuestas de acción, en el caso de Latinoamérica, y para superar sus estructurales deficiencias, es imprescindible una planificación de los recursos, que junto a estrategias de financiación nuevas y un esfuerzo regulador todavía pendiente, puedan abordar una integración de la región (incluyendo la zona del Caribe) capaz de afrontar disrupciones futuras y sustentar un entorno de oportunidades para ampliar y consolidar el comercio marítimo.

Cuadro 2

Comercio marítimo mundial contenerizado por sub-regiones (índices)

(suma de exportaciones e importaciones, 2019=100)

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------------------------------------|------|-------|-------|-------|
| Sub-Saharan Africa | 100 | 96.4 | 98.2 | 98.1 |
| North America | 100 | 100.5 | 109.4 | 101.6 |
| Latin America | 100 | 94.3 | 101.9 | 96.5 |
| Australasia and Oceania | 100 | 100.6 | 101.9 | 97.4 |
| Europe | 100 | 97.0 | 101.9 | 94.5 |
| Asia | 100 | 99.9 | 106.3 | 104.0 |
| Indian Subcontinent and Middle East | 100 | 96.9 | 98.0 | 101.6 |
| Global | 100 | 98.7 | 104.5 | 100.9 |

Fuente: Barleta y Saade (2023)

Si analizamos los flujos de comercio contenerizado en términos de geográficos y, en concreto, la canalización de éste a través de las diferentes rutas establecida, podemos concluir de forma resumida que se ha observado una contracción del comercio en las rutas Este-Oeste, mientras que ha habido un crecimiento en los flujos intra-regionales. Esta constatación ya se vislumbra en los comentarios realizados en el párrafo anterior. Con un poco más de detalle, y en términos de desagregación porcentual de carga contenerizada, el Cuadro 2, refleja perfectamente el comportamiento dispar entre rutas a lo largo del último trienio.

Cuadro 3. Comercio contenerizado por rutas, 2020-2022
(distribución porcentual)

| | 2020 | 2021 | 2022 |
|------------------------|-------|-------|-------|
| Main East West | 39.1 | 39.1 | 37.5 |
| Intraregional | 26.9 | 26.5 | 27.6 |
| Non-mainlane East West | 12.7 | 12.8 | 13.2 |
| South–South | 12.2 | 12.3 | 12.5 |
| North–South | 9.1 | 9.3 | 9.1 |
| | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

Fuente: UNCTAD (2022)

Independientemente de la reducción que se produjo en 2022, es la distribución por rutas lo que incorpora algunos resultados interesantes y propicia una reflexión que conecta, de algún modo, con los cambios en la estructura geográfica de comercio (*nearshoring, reshoring, ...*). Es evidente la relevancia y dominio de la ruta transpacífica, East-West, específicamente EE.UU.-China, aunque se observa una caída de su participación, al igual que ocurre con la ruta North-South (países desarrollados – menos desarrollados). Aunque puntual, pues solo refiere al comportamiento de un año, puede representar una mínima desconexión, tanto entre las dos potencias, como entre países en los que el comercio interindustrial, explicado en gran medida por diferencias en dotaciones factoriales, constituye la base de los intercambios.

Por otro lado, las restantes rutas (intra-regionales, South-South) han aumentado, también ligeramente, su participación en la distribución mundial. Sin duda, hay un fortalecimiento del mercado asiático como área de intercambio regional, y en el que se están consolidando patrones propios de comercio inter e intra-industrial. En el caso del comercio entre países del Sur, el África Subsahariana y América Latina, junto a Oceanía, también consolidan sus intercambios con los países asiáticos.

4. PREVISIONES Y ESTRATEGIAS DE POLÍTICA ECONÓMICA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.

El comercio marítimo continúa afectado por las complejidades generadas por los eventos que han sacudido la economía mundial durante los últimos años. Desde los efectos de la pandemia COVID-19, hasta los riesgos geopolíticos surgidos por los conflictos de Ucrania, y más recientemente Gaza, pasando por la ralentización del crecimiento económico mundial, las tensiones inflacionistas, o las fuertes disrupciones de los mercados de energía y alimentos. Además, algunos de estas distorsiones amenazan con propiciar (ya lo están haciendo, de hecho) estrategias a más largo plazo en un amplio espectro de restricciones al comercio internacional fundamentadas en la consecución de objetivos de seguridad, resiliencia, autosuficiencia y defensa de la competitividad de productores nacionales. En definitiva, peligros asociados a una cierta, aunque hoy por hoy, poco relevante, tendencia hacia la protección económica de los países más desarrollados. Frente a ello, también hay elementos que representan oportunidades para el tráfico marítimo, como son, por ejemplo, la redistribución geográfica de la producción y comercio de energía, la previsible recuperación de la economía china, y la intensificación de los intercambios en áreas geográficas nuevas.

Como se ha analizado con detalle, el comercio marítimo se prevé que inicie un periodo de crecimiento sostenido, en torno a una media anual del 2 por cien, durante el quinquenio 2024-2028.

En lo que respecta al transporte de carga no contenerizada, incluida la de petróleo, las perspectivas son positivas, pues se ha consolidado la redistribución geográfica que ha provocado la guerra en Ucrania, y la apertura de la economía mundial, tras los años de la pandemia, está propiciando una recuperación y crecimiento de los intercambios con China y la zona asiática. Que se alcancen los niveles previos será resultado de hasta qué punto se normalicen unas relaciones comerciales, y la especialización productiva que las sustenta, que se han puesto en cuestión, tanto en términos de competitividad y efectos sobre las

economías occidentales, como de vulnerabilidad de estas economías ante futuras disrupciones sistémicas.

En definitiva, la previsión más aceptada es que los riesgos y disrupciones que se han vivido los últimos años puedan revertirse (asumiendo la incertidumbre de cómo evolucione el tema de Ucrania, y el nuevo conflicto desatada en Gaza) y ello tenga efectos positivos sobre los intercambios internacionales. Lo que sí parece evidente es que nos enfrentamos a una mayor fragmentación en la escena geopolítica global, con sus efectos en términos de posicionamientos estratégicos, y ello va a conllevar un rediseño de los patrones de comercio (habrá que ver hasta qué nivel), de las cadenas de suministro y, como consecuencia, de las rutas marítimas más importantes del mundo.

En el marco de relaciones que acabamos de exponer, las recomendaciones en términos de política de transporte internacional que surgen son claras: facilitar el comercio y su canalización logística para disminuir los posibles impactos en términos de aumentos de precios, inflación, y caída de los estándares de calidad de vida de millones de personas; potenciar las cadenas de valor a nivel regional, como vía de complementar las de carácter global y; seguir avanzando en las reformas y mejoras tecnológicas que apoyen un crecimiento sostenible y más respetuoso con el medio ambiente. El transporte marítimo y toda la logística que lo acompaña tienen retos y desafíos tecnológicos, organizativos y de funcionamiento, que pueden ayudar a unos objetivos globales de lucha contra la pobreza y la degradación medioambiental, que deberían estar en la vanguardia de la agenda política y económica global.

Aún más, el conjunto de la cadena de valor a nivel internacional se enfrenta a una reestructuración de sus parámetros, tanto físicos como humanos. La oferta de infraestructuras portuarias, conexiones intermodales, y también la flota naviera, tienen que adecuarse a unas exigencias medioambientales acordes con las nuevas sensibilidades que emanan del lado de los consumidores. Y por lado del capital humano, las normas y regulaciones aplicables en el sector, manteniendo criterios de eficiencia, tendrán que ser respetuosas con los principios básicos de protección y seguridad laboral reconocidas en los tratados internacionales.

5. GLOBALIZACIÓN ECONÓMICA ¿HA IDO DEMASIADO LEJOS?

La globalización, tanto económica como cultural, ha dominado la escena internacional desde hace más de siete décadas, tras los años inmediatamente posteriores al final de la Segunda Guerra Mundial, dedicados a la reconstrucción más urgente. Parece incuestionable los beneficios que ha conllevado en términos de mejora del bienestar mundial, aun considerando que a lo largo de muchos años las tensiones geopolíticas y militares han condicionado -y lo siguen haciendo, aunque en menor medida – la articulación de una estructura integrada de la economía global.

Las economías de los países, consideradas individualmente, aunque beneficiarias de un marco de cooperación, especialización productiva y comercio, siguen enfrentándose a retos y amenazas que van más allá de los cauces multilaterales y que afectan intrínseca y particularmente a sus ciudadanos. La ausencia de mecanismos de gobernanza mundial introduce factores distorsionadores en la resolución de problemas y consecución de objetivos que superan la capacidad de los gobiernos nacionales para implementar acciones y articular estrategias de política económica. En definitiva, las naciones tienen que hacer frente a retos que la misma globalización ha propiciado, y sin que ésta haya podido desarrollar herramientas adecuadas para su resolución. Ante esto, aparecen presiones evidentes para ralentizar, o revertir, el proceso integrador, recortar la interdependencia alcanzada y, en definitiva, replegarse hacia un mundo más dividido y fragmentado. (Rodrik, 2018).

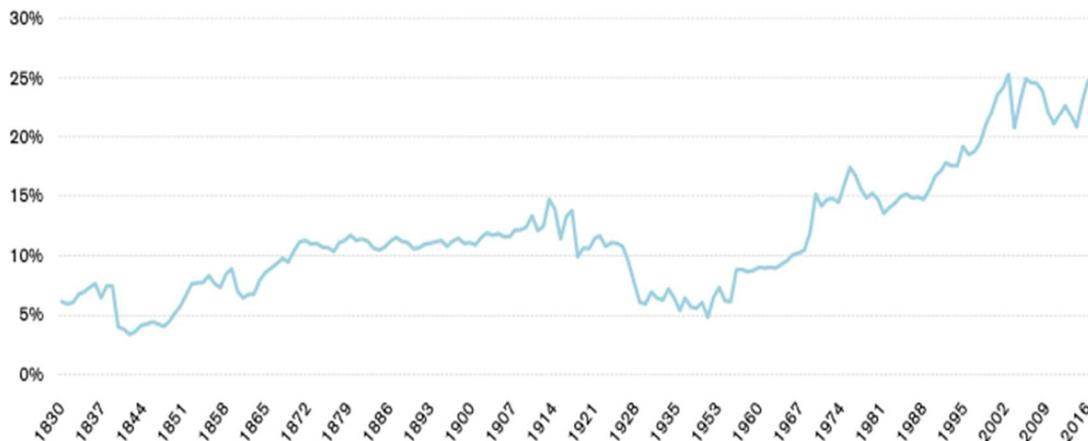
Desde una perspectiva histórica, estas tensiones no son nuevas. La primera globalización de la segunda mitad del siglo XIX tuvo un final abrupto con el estallido de la Primera Guerra Mundial. Es cierto que las circunstancias, sobre todo políticas, y el marco de relaciones internacionales era muy distinto, pero aun considerando los efectos negativos directos de la guerra y las dos décadas posteriores de absoluto caos económico, nadie pone en cuestión las grandes ventajas y avances que supuso aquella llamada primera globalización.

Fueron muchos los factores sociales y geopolíticos que estuvieron detrás de la confrontación bélica de principios del siglo XX, pero sobre todos ellos destaca el fracaso del sistema internacional para adoptar un cambio tecnológico industrial como el que se había ya consolidado en el último tercio del siglo anterior. Esto supuso la desintegración del equilibrio entre superpotencias dominante hasta entonces. Tanto el imperio Austro-Húngaro, como el Otomano, fueron incapaces de gestionar de forma eficiente unos amplios territorios amplios en los que la especialización productiva y el comercio debieran de haber constituido la argamasa que fundamentara un crecimiento y prosperidad colectiva, dando cierta legitimidad a unas estructuras de poder ya en plena decadencia. En definitiva, se entró en un periodo de creciente rivalidad geopolítica y, consiguientemente, el abandono de cualquier tipo de cooperación. Se iniciaba así, además de una conflagración entre las naciones más desarrolladas del mundo, un largo periodo de tres décadas de desglobalización, que sólo terminaría con el proceso de reconstrucción de la posguerra en 1945.

Es suficientemente conocido el proceso de liberalización del comercio que comienza con las primeras negociaciones GATT (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio) en 1947. Paralelamente, en el ámbito cambiario y financiero, la disciplina internacional (en los países occidentales) contará con la creación del Fondo Monetario Internacional (Acuerdos de Bretton Wood), y el apoyo, dirigido a los países menos desarrollados y necesitados de reconstrucción, que supuso la creación del Banco Mundial (Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo). Todo ello bajo el liderazgo político y económico de la nueva potencia hegemónica (EE.UU), pero en un entorno económico mundial fracturado por la confrontación Este-Oeste. El Gráfico 7 resume de forma clara el proceso de globalización-desglobalización mundial, en términos de la evolución del comercio en relación con la producción mundial, en los dos casi dos siglos que transcurren desde el inicio de la Revolución Industrial hasta hoy.

Gráfico 7. Comercio y Producción mundiales, 1830-2016

(Exportaciones como % del PIB)



Fuente: OMC, 2023

Muy esquemáticamente, la globalización que inició su andadura al finalizar la Segunda Guerra Mundial y alcanzó velocidad de crucero a partir de los años ochenta del pasado siglo tenía algunos rasgos que la diferenciaban de la liberalización de finales del XIX. El sistema sería abierto, pero más inclusivo y, sobre todo multilateral, tratando de desactivar con antelación cualquier brote proteccionista y la configuración de bloques de carácter cuasi-autárquico. Se basaría en reglas y no en estructuras de poder (neocolonialismo, en algunos casos) que habían alentado un clima de inseguridad económica global y en rivalidades con políticas de empobrecimiento del vecino (*beggar-thy-neighbour*) que habían llevado al colapso el comercio internacional mediante la aplicación de aranceles (muchas veces, prohibitivos) y devaluaciones monetarias de carácter competitivo. Y, por último, desde la perspectiva de la política macroeconómica, se adoptaría una estrategia equilibradora entre la apuesta por una integración económica global, con las necesarias políticas nacionales de mantenimiento del empleo y el desarrollo de redes de protección social.

A partir de los anteriores fundamentos, el crecimiento económico mundial ha sido un elemento crucial en la consolidación, a su vez, de una economía global más abierta y, en particular, una integración de los mercados nacionales a través de unas relaciones comerciales estables y básicamente seguras, tanto en

términos del marco jurídico e institucional que las recoge, como de las condiciones monetarias que sustentan dichos intercambios entre naciones. Por supuesto, se han sucedido crisis y tensiones, tanto en el orden monetario (abandono de la disciplina de Bretton Woods, y crisis del dólar en 1973, entre otras), como financiero (la más reciente e importante, en 2008-2012), pero el sistema en su conjunto no ha caído, en el orden comercial, ni en un colapso de los flujos entre países, ni siquiera en una reversión relevante del proceso liberalizador. Las barreras de protección, arancelarias y de otro tipo, han mantenido una senda consistente y permanente de disminución cuantitativa, simplificación cualitativa, y de mayor facilitación en los procedimientos y regulaciones transfronterizas.

Al mismo tiempo que la liberalización comercial ha generado beneficios globales, también plantea nuevos retos. Sin duda, el más importante es el de la protección del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático.

El rápido crecimiento económico experimentado a nivel mundial desde mediados del siglo pasado ha supuesto mayores niveles de producción, de consumo y de estándar de vida para una población global en rápida expansión. Esto ha tenido un coste sobre el medio ambiente. A la tensión sobre la atmósfera, generada por emisiones cada vez mayores de gases con efecto invernadero, hay que añadir una acelerada pérdida de biodiversidad y una sobre explotación de recursos naturales, con niveles de polución sobre el aire, la tierra y el agua que amenazan la estabilidad de nuestro entorno. Es imprescindible hacer compatibles los dos objetivos: el progreso económico global, con atención especial al desarrollo y la reducción de la pobreza, a la vez que se adoptan e implementan mecanismos de protección medioambiental y políticas de sostenibilidad.

Por otro lado, una globalización basada en buena medida en las ventajas del comercio y de la especialización, ha provocado desequilibrios en la distribución de la renta a nivel nacional, entre ganadores y perdedores de ese comercio internacional. Los resultados no son nuevos, ni deben sorprendernos. Las teorías y modelos explicativos del comercio internacional identificaron y evaluaron, hace ya casi un siglo, los efectos del comercio en cuanto a la distribución de las ganancias y pérdidas entre poseedores de unos y otros factores productivos. No

hay nada original en este campo. Lo relevante, en términos de redistribución de la renta, es el compromiso de los gobiernos de que los potenciales perdedores de la especialización (y consecuentemente, del comercio) no son dejados atrás por la sociedad. De lo contrario, el sistema estará incubando fuerzas cada vez más beligerantes en contra de la globalización que sustenta la intensificación de los intercambios.

Y, desde otra perspectiva, más general, la globalización ha llevado consigo también una transformación de la estructura del poder geopolítico. Han surgido nuevos y poderosos actores económicos, sobre todo en la zona asiáticas. China es el paradigma de nueva potencia, pero también India, y otras economías de menor tamaño, pero con influyente peso regional y proyección económica como Corea. Este nuevo orden geopolítico mundial introduce retos importantes en la estabilidad de las relaciones políticas y económicas internacionales. Estados Unidos y Europa se enfrentan, cada vez más, a un reparto de poder en áreas geográficas que hasta no hace tanto eran de su exclusiva influencia. África y Latinoamérica son ejemplos claros del nuevo escenario multipolar que se ha ido configurando en las últimas dos o tres décadas.

El siguiente apartado aborda con algo más de detalle y profundidad las posibles respuestas que se están articulando en torno a este proceso desglobalizador, y en particular a la desconexión (si bien, parcial) que desde algunas posiciones políticas se está defendiendo como estrategia de recuperación, no sólo de mercados y producción, sino también, de control sobre el comercio y la disponibilidad de bienes y componentes estratégicos para la industria de los países desarrollados occidentales.

6. EL “*DECOUPLING*” ¿RESPUESTA VIABLE A LOS EXCESOS DE LA HIPERGLOBALIZACIÓN?

Si analizamos los flujos de comercio y capitales tras la crisis financiera de 2008 podemos constatar una cierta ralentización, pero en ningún caso una paralización de dichos flujos. Sin embargo, la conjunción de una pandemia, COVID19, y la invasión de Ucrania por Rusia han vuelto a traer al centro del debate la cuestión acerca de los excesos de la globalización de los tres últimos decenios, y una posible reversión en la dinámica creciente de los intercambios que ha sido la característica más relevante de este proceso.

Hasta el momento, el marco de la discusión y la lógica económica que la ha sustentado se viene fundamentando, en gran medida, en las consecuencias que la globalización ha tenido sobre los mercados de trabajo de los países más desarrollados, a través de importaciones masivas procedentes de países con niveles salariales más bajos. En estos últimos años un nuevo elemento ha adquirido protagonismo en el debate económico, y también ideológico, que cuestiona el grado de globalización (¿excesivo?) alcanzado por la economía mundial. Esta nueva variable tiene un carácter mucho más político que económico, pues trata de evaluar el nivel de afinidad político-social que los países potencialmente socios en el comercio (menos en las finanzas) puedan tener, a la hora de catalogarlos como más o menos “países amigos”. Esta afinidad va, desde cotas de libertad política hasta la mayor o menor extensión de derechos ciudadanos, pasando por la intensidad en la aplicación de “usos” democráticos en la organización institucional. Es evidente que, el primer problema a la hora de evaluar la comentada afinidad estará en cómo medir y qué umbrales utilizar en la categorización de algo tan ambiguo (y subjetivo) como la amistad.

Por tanto, a los factores económicos (costes laborales, productividad, etc.) se unen ahora elementos institucionales y políticos para, así, cuestionar un patrón de relaciones económicas caracterizado por la intensidad de los intercambios, y plantear un retroceso de éstos a partir de una desconexión o desacoplamiento (*decoupling*) entre áreas económicas.

Así pues, el *decoupling* se asocia a un proceso de distanciamiento económico, básicamente comercial, con países diversos en cuanto a estructura política, organización social, posicionamiento ideológico y, en casos más extremos, con quienes se mantiene confrontación abierta en el plano geopolítico-militar.

Desde una perspectiva histórica, en no pocas ocasiones un proceso como el que estamos analizando ha venido determinado o, en su caso, intensificado, por un cambio en la correlación de fuerzas que mostraban los hasta entonces socios comerciales. Singularmente, la existencia de un “*sorpasso*” en el liderazgo ejercido por alguno de ellos ha provocado reacciones de cautela, cuando no abierta prevención, a seguir manteniendo estrechos lazos económicos. El ejemplo de las relaciones entre Estados Unidos y Gran Bretaña en los albores del siglo XX, evidencian los problemas que conlleva para un país la cesión de su liderazgo mundial y el avance una nueva potencia hegemónica.

En la actualidad, el debate se concreta casi de forma exclusiva en cómo se configura el marco de relaciones entre los países desarrollados occidentales y ciertas economías emergentes, entre las cuales destaca, como es lógico, China.

Es necesario distinguir, en el ámbito de un análisis lo más riguroso posible, entre lo que pueden representar acciones políticas con objetivos tácticos, ligados a posibles escenarios coyunturales (conflictos regionales, sectoriales, etc.) y la adopción de estrategias a largo plazo que alteren de forma sustancial el marco de relaciones comerciales internacionales y, consiguientemente, obliguen a redefinir pautas de producción (especialización) y, potencialmente, también consumo en sociedades industriales avanzadas. Ninguno de los dos casos resulta sencillo de implementar, pero en el caso del segundo la irreversibilidad de determinadas políticas, al menos a medio plazo, requiere una reflexión intelectual profunda, y fundamentada en un análisis empírico robusto.

En términos conceptuales, y desde una perspectiva económica, durante mucho tiempo la idea de desacoplamiento ha estado ligada al grado (mayor o menor) en el que dos o más países se han mostrado sincronizadas con referencia a las etapas del ciclo económico en que se han movido a lo largo de un periodo determinado. Es

necesario evitar siempre, eso sí, la posible confusión (bastante frecuente) entre ciclo y tendencia. En este marco analítico, el grado de desconexión se ha aproximado, en ocasiones, a través de indicadores que midan el diferencial de crecimiento de un área económica respecto de otra.

En el debate más actual, sin embargo, y como ya se ha avanzado, el *decoupling* tiene más que ver con el posible alejamiento entre economías que han mantenido (o mantienen) estrechos vínculos comerciales y financieros, y que pasan a cuestionarlos como consecuencia de posiciones enfrentadas en lo político y en lo social. En ocasiones, las diferencias se pueden materializar en confrontaciones directas en el campo geoestratégico y militar con el objetivo de lograr posiciones dominantes en áreas geográficas determinadas.

No resulta difícil asociar estas tensiones con eventos recientes de la escena internacional: la pandemia y sus consecuencias, o la invasión de Ucrania por Rusia. En estos momentos surge un nuevo foco de conflicto real en torno a la crisis en Gaza, y ya se atisban nuevos fraccionamientos entre países que incluso comparten pertenencia a un mismo bloque económico-político, como es la Unión Europea.

La estrategia seguida por China frente a la pandemia agravó de forma considerable las interrupciones en las cadenas de suministro, especialmente en el caso de los bienes intermedios. La consecuencia que tuvo sobre el aumento de costes alentó cambios en la cadena de valor mediante el traslado de fases del proceso productivo hacia el entorno geográfico de los países importadores (más desarrollados) al objeto de asegurar una mayor resiliencia ante potenciales episodios futuros disruptores de la cadena.

Si consideramos la situación derivada del conflicto en Ucrania, la cuestión se plantea más directamente: hasta qué punto (grado) deberíamos seguir comerciando con países no homologables democráticamente en términos de los estándares comunes a los países avanzados de Occidente.

Hay un tercer elemento, vinculado de forma más directa con el transporte, y que tiene que ver con el trasfondo medioambiental y de cambio climático: la enorme

distancia que tienen que recorrer productos que podrían fabricarse localmente, o en países más cercanos geográficamente.

Es indudable que los tres factores mencionados, resiliencia empresarial, independencia política y menor impacto medioambiental, articulan una sólida argumentación (aunque con deficiencias evidentes en su racionalidad económica) en favor de, si no una interrupción del comercio, sí al menos de una relocalización de parte de la cadena de valor. Convendría delimitar con algo más detalle los referentes que sustentan estos factores.

Desde la perspectiva de la racionalidad económica asociada a los fundamentos de la ventaja del comercio internacional frente a la ausencia de intercambio, el “*reshoring*” constituye una opción extrema cercana a una autarquía selectiva que violentaría los principios básicos que sustentan la citada ventaja y, más aún, las propias ganancias asociadas al comercio y la especialización. Opciones menos drásticas como el “*nearshoring*” constituyen vías alternativas más aceptables, promoviendo un comercio de vecindad, en el que los países emergentes (principalmente asiáticos) más lejanos geográficamente ceden posiciones comerciales frente a socios cercanos. El estrechamiento en los márgenes diferenciales de los costes laborales que se ha venido produciendo en los últimos años entre unos y otros, en gran medida explicados por los aumentos salariales en el área asiática, es un factor que facilitaría la transición.

CONCLUSIONES.

Los efectos sobre el comercio internacional derivados de la pandemia Covid-19 y la guerra en Ucrania pueden actuar como catalizadores de cambios, a medio y largo plazo, en la estructura sectorial y el patrón geográfico de los intercambios entre países.

Pese a las tensiones desatadas en los últimos años a raíz de disrupciones sistémicas que han afectado el escenario económico mundial, el comercio mundial sigue representando uno de los pilares básicos del crecimiento, el progreso y el aumento del bienestar de las naciones.

Un análisis cuantitativo de la evolución más reciente del comercio internacional muestra que la debilidad mostrada por los flujos internacionales ha sido debida a la conjunción de todos los factores disruptivos que han incidido sobre la economía mundial. Lo que se ha dado en llamar una “policrisis”.

Los efectos de la pandemia y el posterior inicio de la guerra en Ucrania se han visto exacerbados, en términos de problemas de suministro alimenticio, sobre todo en África y los países del Oriente Próximo. La reciente crisis en Gaza puede suponer un agravamiento de la situación. Ello dependerá de la extensión que pueda alcanzar el conflicto, dada la sensibilidad del área en el que se desarrollan los acontecimientos, así como la vulnerabilidad de una población especialmente castigada por conflictos cuasi permanentes en el área

En gran medida, el sostenimiento del comercio internacional en 2022 y la primera mitad de 2023 se ha fundamentado en la fortaleza de la demanda, tanto en EE.UU. como en Europa.

En lo referente al comercio marítimo, tras la ligera caída experimentada en 2022, se ha producido una recuperación en 2023, que las previsiones apuntan que se mantendrá a tasas anuales algo superiores al 2 por cien durante los próximos cinco años.

El mayor reto al que se enfrenta la flota marítima que sostiene los intercambios comerciales mundiales es la de su transformación tecnológica hacia la descarbonización, al tiempo que sea capaz de apoyar un crecimiento económico sostenido.

En términos de precios, los fletes iniciaron 2022 en niveles extremadamente altos como consecuencia de la recuperación post-pandemia y las tensiones que afectaron a las cadenas globales de suministros. Sin embargo, en la segunda mitad de 2022 se produjo una caída importante de dichos fletes y 2023 está mostrando una estabilización en torno a su tendencia histórica.

El comportamiento del mercado del transporte marítimo ha sido desigual por categorías de carga. Los precios para la carga seca han mostrado una alta volatilidad, mientras que la carga tanquerizada ha experimentado subidas importantes debido, sobre todo, a los efectos de la guerra en Ucrania. Se ha producido, igualmente, una fuerte transformación de las rutas habituales, tanto del transporte de petróleo, como del gas.

En cuanto al funcionamiento de los puertos, estos han vuelto a la normalidad, tras el periodo de fuertes interrupciones causadas por las restricciones impuestas durante la pandemia.

REFERENCIAS.

Baldwin, R. (2012), “Global supply chains: Why they emerged, why they matter, and where they are going”, CEPR Discussion Papers 9103

Barleta, E. y H.M. Saade (2023), *Challenges for the maritime sector: after de storm, comes the calm?*, CEPAL, Santiago de Chile.

Clarksons Research (2023), *Shipping Market Overview*, March 2021

Feenstra, R.C. y D. E. Weinstein (2017) “Globalization, Markups, and US Welfare”, *Journal of Political Economy* 125 (4): 1040-1074.

ICC (2023), *Trade Report: A Fragmenting World*, April 2023.
<https://iccwbo.org/wp-content/uploads/sites/3/2023/04/2023-ICC-Trade-report.pdf>.

Manners-Bell, J. (2023), *The Death of Globalization: How Politics, Ethics and the Environment are shaping Global Supply Chains*, Sea Pen Books, Aberdeen, UK

Rodrik, D. (2018), “Populism and the economics of globalization”, *Journal of International Business Policy* 1 (1): 12-33

UNCTAD (2023), *Review of Maritime Transport 2023*, United Nations, Geneva.

WTO (2023), *World Trade Report 2023, Re-globalization for a secure, inclusive and sustainable future*, Geneva. WTO

