



España se posiciona entre las diez economías marítimas más abiertas del mundo

La Cámara Naviera Internacional (International Chamber of Shipping, ICS) ha defendido en su último estudio los beneficios que supone liberalizar las economías marítimas, en contraposición a los costes del proteccionismo. Del total de los 58 casos analizados, España se sitúa en el noveno puesto del ranking por disponer de unas medidas menos restrictivas que la media. «La liberalización del comercio no solo favorece a las economías nacionales y al transporte marítimo, sino que afecta a las actividades económicas más importantes, como la agricultura, la industria y la minería», ha destacado el director general de la German Shipowners Association, Ralf Nagel. «El proteccionismo provoca lo contrario de lo que promete: reduce el comercio y encarece las mercancías».

El Índice de Proteccionismo en Economías Marítimas (PRIME, por sus siglas en inglés) muestra que Letonia, Hong Kong y los Países Bajos son los países menos restrictivos de la lista, mientras que en el lado opuesto del análisis se ubican otras economías como la de Egipto, Myanmar y Pakistán. “Una puntuación que puede ser percibida como baja no justifica la complacencia de los países, pues cualquier resultado por encima de cero apunta que aún hay margen de mejora”, han recalcado desde la Cámara Naviera Internacional. “Sin importar el desarrollo económico del país, todos se beneficiarían de una reducción del proteccionismo marítimo, incluso si lo hacen de forma individual”. En relación a ello, Ralf Nagel ha subrayado que «el libre comercio ha sacado de la pobreza a centenares de millones de personas» y que «en la industria marítima no podemos permitirnos pensar de forma nacional, pensamos de forma global, es nuestro rasgo genético».

Por su parte, la directora de la división de Tecnología y Logística de UNCTAD, Shamika Sirimanne, ha recordado que «el sector marítimo se encuentra inmerso en una tormenta perfecta: la pandemia y sus consecuencias, la revolución tecnológica y el cambio climático». En relación a ello, el profesor de Globalización y Desarrollo de la Universidad de Oxford Ian Goldin ha advertido de que «el mayor riesgo es que haya un populismo creciente como resultado de unas mayores desigualdades, lo que sería un desastre que favorecería el proteccionismo». Una nueva guerra comercial entre Estados Unidos y China «podría ser mucho más devastadora para la globalización que la pandemia», ha concluido el profesor Ian Goldin.

CUATRO ESCENARIOS DE REFORMA PARA EL CRECIMIENTO DEL COMERCIO MARÍTIMO

Los datos también sugieren que, para aprovechar los beneficios del transporte marítimo de mercancías, los gobiernos deberían ver las reformas domésticas y las negociaciones comerciales multilaterales «no como alternativas exclusivas, sino complementarias». En el caso de España, su PIB mejoraría el 0,6% si redujese a la mitad sus actuales medidas restrictivas, un porcentaje que es, no obstante, el más bajo de Europa continental junto a Turquía. En general, el abanico de mejora de los países variaría del 0,3% al 3,4%, con un incremento medio de las exportaciones del 21%.

En cambio, en un escenario de reforma más realista en el que los países disminuyeran el 10% la puntuación obtenida en el índice, el aumento del PIB se ubicaría entre el 0,1% y el 0,3% en la mayoría de Estados. Por otra parte, el organismo naviero internacional también ha calculado qué sucedería de aplicarse este escenario solo en los países de renta alta, mientras que el resto mejorase su puntuación el 5%; o si la reducción del 10% solo se aplicase en tarifas y acuerdos. «Los países pierden de forma dramática con bloques comerciales regionales», ha valorado Ian Goldin. En el caso de España, la reducción del 10% de las restricciones en las tarifas y acuerdos le permitiría cosechar unos beneficios del 25% respecto a la reducción del 10% en el global de su puntuación en el ranking.

LAS TRABAS AL SHIPPING POR FALTA DE ACUERDO

Según ha recordado ICS, el Acuerdo General de Servicios de Transporte (GATS) de 1995, impulsado por la Organización Mundial del Comercio (OMC), no recogió los compromisos de los países en materia de servicios marítimos, de forma que hoy en día continúan sin codificarse. “Ello significa que son más vulnerables que otros muchos grandes sectores industriales a la aplicación unilateral de medidas restrictivas por parte de los gobiernos”. Por ello, la entidad ha defendido que “proporcionar certeza legal a los servicios de transporte marítimo bajo la OMC, o un proceso multilateral similar, debería ser un interés fundamental de los Estados”.

Por su parte, el representante permanente de la OMC, Tan Hung Seng, ha reconocido que el organismo «ha tenido un éxito limitado desde su establecimiento». No obstante, ha expresado la determinación de la Organización Internacional del Trabajo para reformarse y «contribuir de forma significativa a la economía post-covid». Asimismo, también ha añadido que «nos continuaremos modernizando en áreas clave como la del ecommerce». Por su parte, Ian Goldin ha vaticinado que «las economías se encaminan hacia los servicios y la desmaterialización del comercio» y que «el comercio de productos se ralentizará con el tiempo por la ralentización de la transformación de la economía».

El estudio evalúa las políticas proteccionistas que se implementan a escala global, pues “pueden privar a las economías nacionales de aprovechar los beneficios de acceder a servicios de transporte marítimo eficientes”. De esta forma, pretende servir de herramienta para informar a los países de los impactos negativos que causa el despliegue de políticas proteccionistas para sus economías. En último término, pretende abrir una discusión profunda para reabrir las negociaciones GATS con un foco específico en cerrar un acuerdo multilateral en servicios de transporte marítimos.

EL SHIPPING COMO PIEZA ESENCIAL EN LA NUEVA ESTRATEGIA COMERCIAL EUROPEA

La European Community Shipowners' Association (ECSA) también ha reivindicado la necesidad de reformar la Organización Mundial del Comercio (OMC) para asegurar que se mantiene como espacio de debate central para «seguir negociando la liberalización comercial y resolver disputas». La asociación naviera europea ha señalado que «aunque la industria marítima disfruta de un alto nivel de liberalización, no se puede descartar un mayor proteccionismo». Por ello, ha reivindicado que se eviten las discriminaciones locales o restricciones al shipping. «El transporte marítimo de mercancías suma el 76% del comercio de la UE con el exterior, así que su valor para la economía europea no se puede subestimar», ha destacado su secretario general, Martin Dorsman. «Y las navieras de la UE controlan cerca del 40% del tonelaje global del shipping».

Por ello, la asociación se ha ofrecido a «colaborar con los reguladores en la implementación de la nueva estrategia comercial de la UE para impulsar la competitividad del sector y la recuperación económica», ha añadido Martin Dorsman. Finalmente, desde la asociación han defendido la implementación de acuerdos comerciales en la UE y establecer «compromisos claros» en el transporte marítimo mediante instrumentos legalmente vinculantes.