

ANTONIO LLOBET DE PABLOPresident International Association
of AEO Customs and Logistics

MÁS TECNOLÓGICAS Y DIGITALES: LAS ADUANAS DEL FUTURO

El comercio exterior a nivel mundial, en especial desde la II Guerra Mundial, ha crecido a mayor velocidad que el producto interior bruto mundial. Si en el año 1970 los flujos de importación y exportación suponían un 29% del PIB global, casi cincuenta años más tarde, en 2018, esta ratio se ha duplicado hasta alcanzar el 60%.

Este proceso de fuerte crecimiento del comercio exterior se ha autoalimentado con el aumento de la competencia que han provocado políticas de apertura al mundo globalizado. Una mayor competencia entre las empresas ha forzado especialmente a las multinacionales, a buscar una mejora de su eficiencia productiva y a reducir costes. Para ello, han segmentado las diferentes partes de los procesos de producción de bienes y servicios, desde el diseño hasta el ensamblaje final, pasando por la manufactura y el marketing, y han ejecutado cada una de estas tareas en aquel país donde se pudieran llevar a cabo de forma más eficiente y barata. A este fenómeno se le ha llamado "cadenas globales de valor", para cuya existencia resulta imprescindible el libre comercio de bienes, servicios e inversiones.

En estos momentos, asistimos a una ralentización a nivel mundial de los flujos de comercio (y de inversiones transfronterizas) que el COVID-19 ha agravado. Ya desde la crisis financiera de 2008 se ha visto que el crecimiento del comercio debido a diversos factores como podría ser el proteccionismo de los países y algunas políticas ha sido ciertamente inferior a décadas pasadas.

Para las cadenas de suministro, esta pandemia supondrá cambios estructurales que afectarán a gran parte de las empresas globales y que supondrá, de igual forma, cambios a la hora de definir nuevas cadenas o las redes de suministro del futuro.

En el medio-largo plazo, parece claro que las compañías globales deberán tener en cuenta, al menos, tres grandes ejes de actuación a la hora de definir sus cadenas de suministro del futuro.

El primero es mejorar la visibilidad y la digitalización de la cadena: las empresas deberán poder conocer permanentemente las limitaciones de capacidad de todos sus proveedores de primer, segundo o tercer nivel.

El segundo es modelar los nuevos riesgos y sus costes asociados: riesgos macro (desastres humanitarios, guerras, política de aranceles), riesgos de demanda (fallos de previsión, cambios en los patrones de compra, etc.), riesgos de fabricación (huelgas, explotación de trabajadores, etc.), riesgos de suministro (paradas en la producción, etc.) y riesgos de transporte (accidentes o controles gubernamentales).

Y, por último, resiliencia de la cadena de suministro: resiliencia proviene del latín resilio que significa volver atrás

o rebotar. Esto significa en la cadena de suministro, su capacidad para adaptarse a los cambios. Será clave poder responder rápidamente a las disrupciones para mitigar el impacto global en la cadena, disponiendo de varias alternativas ante sucesos no previstos. Por ejemplo, buscando proveedores más cercanos.

Además, estamos ante un peligroso escalonamiento de las guerras comerciales, sobre todo entre Estados Unidos y China. También se han producido tensiones entre Estados Unidos y la CEE que se han plasmado en incremento de aranceles a unos determinados productos por ambas partes. Estas guerras comerciales y tensiones han introducido en el panorama global una incertidumbre que ha llevado a la desaceleración de la economía.

También el proteccionismo supone un comercio internacional con impedimentos, al contrario de una situación de libre comercio o libre mercado. En situaciones de libre mercado es posible que la industria nacional se vea perjudicada, ya que a un país le podría resultar más barato comprar en el extranjero (importar un producto) que producirlo internamente. Sin embargo, las medidas proteccionistas pueden perjudicar la competencia, provocando que los productos nacionales sean más caros y a veces, incluso de peor calidad.

La amenaza del comercio internacional viene dada por el crimen organizado que es un fenómeno mundial contemporáneo que trasciende fronteras y que se aprovecha fraudulentamente de las tecnologías emergentes y de la globalización. El terrorismo y el narcotráfico son las manifestaciones más severas, pero tenemos más amenazas, las cuales se deben controlar y que las aduanas combaten en su día a día. Terrorismo, narcotráfico, tráfico de armas, mercancías falsificadas de todo tipo, contrabando, tráfico ilegal de especies naturales y otros.

Después de los cambios de paradigma y las amenazas comentadas, las aduanas del futuro serán más tecnológicas y digitales para poder ejercer el control, la vigilancia y la inspección de cualquier tipo de transacción o intercambio comercial. Vendrán a ser aduanas virtuales que más que examinar físicamente una mercancía lo harán virtualmente y ejercerán un control documental exhaustivo de toda la operación por medios electrónicos y por supuesto aduanas donde estas se apoyen en operadores confiables y seguros y en eso estamos los que interactuamos con ellas.

Para alcanzar este gran objetivo, siempre he defendido el papel que juegan y tienen que jugar los operadores económicos autorizados que son el eslabón de confianza que precisa la Administración para la facilitación del comercio, figura que hemos asumido la mayoría de los Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros hoy.