



«Los fletes marítimos han continuado las alzas ya observadas en 2020, con máximos en septiembre de este año que más que duplican los niveles de hace un año. Faltan contenedores y medios para su transporte.»

EMILIO ONTIVEROS es presidente de Afi y catedrático emérito de la UAM.
Twitter: @ontiverosemilio

¿El fin de la edad de las cadenas de valor?

No está resultando fácil superar la **contracción en el comercio internacional ejercida por la pandemia**. Especialmente dañado se encuentra el comercio de manufacturas, debido a las restricciones de la oferta y a las derivadas del transporte. Uno de los obstáculos más importantes se localiza en las perturbaciones generadas en numerosas cadenas de valor transfronterizas, en la articulación de los procesos de producción sobre diferentes localizaciones nacionales que incorporan componentes y productos intermedios de todo tipo. De su importancia da cuenta el hecho de que, antes de la pandemia, dos terceras partes del comercio global lo conformaban intercambios en inputs intermedios. Ahora las cosas parecen estar cambiando.

Si ya antes de la extensión del virus en algunos países se habían puesto de manifiesto algunas cautelas acerca de la excesiva dependencia de economías asiáticas de los procesos de producción de algunas empresas multinacionales, ahora la situación está siendo suficientemente ilustrada. Las guerras comerciales avisaron, pero la concreción de esas amenazas las estamos verificando ahora durante y tras la pandemia. La sensación de fragilidad es notable. Si esta persistiera, tendríamos razones para cuestionar la continuidad de la «Edad de las cadenas globales de valor», caracterización que nos recordaban Pol Antràs y Davin Chor en un bien interesante trabajo¹, rasgo destacado que ha presidido la **transformación de la estructura de los flujos de comercio**

internacional desde los años ochenta del siglo pasado. Esa constatación es paralela a la del descenso de su importancia relativa a partir de 2011. Las razones de esa caída, hasta la emergencia y propagación del virus, descansaban en las elevaciones de los costes laborales en las economías emergentes o la vulnerabilidad asociada a desastres naturales y, no menos importante, las crecientes tensiones comerciales entre algunos países en los últimos años. Esa sensación de vulnerabilidad la ha renovado el virus y las consecuentes decisiones públicas y privadas.

Los incrementos en los precios de exportación, especialmente de aquellos bienes provenientes de Asia, ya reflejan esas tensiones, en cierta medida asociados a las elevaciones correspondientes de los precios de algunas materias primas, pero también a las dificultades para normalizar la producción.

El rápido repunte de la demanda tras las decisiones estimuladoras de muchos gobiernos no ha tenido respuesta en algunas de las fases de la producción de algunas empresas, especialmente en aquellas con un mayor grado de fragmentación geográfica de sus procesos productivos. Es en estas últimas semanas cuando estamos verificando en toda su extensión la estrecha interrelación que existe entre las economías nacionales. Las dificultades para la normalización de todas las formas de transporte son suficientemente ilustrativas. Desde el marítimo hasta el conducido por

¹ Pol Antràs y Davin Chor (2021), *GLOBAL VALUE CHAINS, Working Paper 28549*

carretera, pasando por el ya maltrecho transporte aéreo. **Las rutas marítimas más importantes como las que enlazan China con EE.UU. y Europa sufren la congestión de los puertos, la escasez de contenedores o la de trabajadores.** Además de retrasos significativos, el coste del transporte entre China y Europa se ha multiplicado por siete desde agosto del año pasado. La situación de Reino Unido, donde concurren circunstancias comunes a otros países como las derivadas de la pandemia hasta la imprevisión por las consecuencias del Brexit, es la más elocuente, pero en modo alguno la única. El resultado, además del desabastecimiento de muchos bienes es un aumento sin precedentes de los costes.

Los fletes marítimos han continuado las alzas ya observadas en 2020, con máximos en septiembre de este año que más que duplican los niveles de hace un año. Faltan contenedores y medios para su transporte. Las exigencias sanitarias, especialmente después de la extensión de las nuevas oleadas del virus en algunos países asiáticos, añaden costes y demoras significativas en toda la cadena de embarque de los bienes.

A tenor de la información disponible, no es fácil deducir que esas dificultades se superen rápidamente. **El temor se extiende hacia las navidades, con caídas en las ventas y elevaciones de precios que podrían dañar seriamente a no pocos sectores.**

Sin esperar a entonces, algunos efectos adversos de esas perturbaciones ya los estamos observando. **Desde luego en el repunte de la inflación, derivada de esa diferencia entre demanda y capacidad de producción.** La naturaleza transitoria que se le asignaba hace unos meses es contemplada ahora con mayor escepticismo, a medida que persisten las dificultades comentadas. De poco sirve confiar exclusivamente en la moderación de la demanda para que los problemas sean menores.

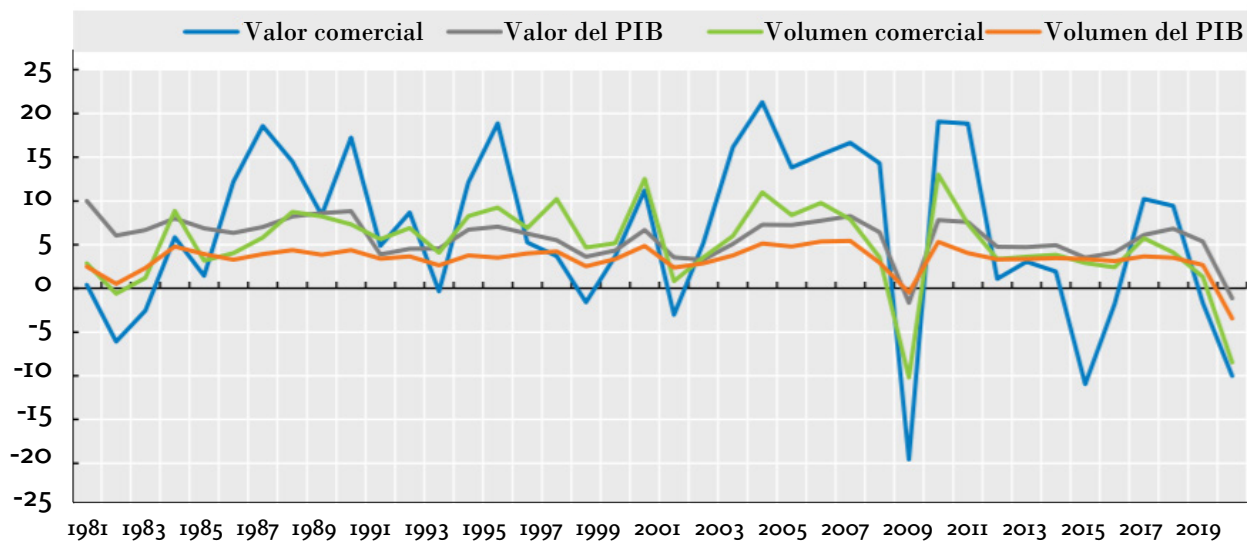
La segunda consecuencia, no necesariamente menos importante, es el aumento de la tentación introspectiva de algunos gobiernos y empresas multinacionales. Una mayor desconfianza en la dependencia de esas cadenas de producción trasfronterizas, que se añaden a las perturbaciones geopolíticas que ahora se extienden en la escena internacional, especialmente explícitas en las relaciones de algunos gobiernos occi-

dentales con China. Es previsible, por tanto, que esas dependencias productivas se sometan a un mayor escrutinio por parte de las autoridades en muchos países y concluyan en algo más que recomendaciones sobre la relocalización de nacional de parte de los procesos de producción e inventarios. En el menos adverso de los escenarios, **no cabe descartar una mayor regionalización, de la que lógicamente saldrían beneficiadas aquellas economías emergentes vecinas de las principales exportadoras.** Todo ello, a pesar de las ventajas en costes que hasta ahora eran evidentes derivadas de la mayor dispersión internacional de los procesos de producción. Entre los sectores en los que la reducción de la fragmentación puede ser más inmediata están aquellos que más están sufriendo las consecuencias de los cuellos de botella: bienes electrónicos, automóvil y mobiliario, fundamentalmente.

Queda algún punto de esperanza para evitar el adelgazamiento de las cadenas globales de producción. La reconstrucción de un clima político de entendimiento entre los gobiernos es el más importante. No es fácil anticiparlo, dada la explícita desconfianza que existe entre los grandes, desde luego entre China y el resto. El asentamiento de la confianza que se debería mostrar en reducciones arancelarias y en el fortalecimiento de la Organización Mundial de Comercio (OMC). El otro elemento que podría paliar el desguace de las cadenas de valor sería la más intensa complicidad de la creciente digitalización para seguir restándole importancia estratégica a la localización de los centros productivos. Pero no es fácil asumir dosis de optimismo suficientes para creer que puede compensar los riesgos hoy existentes.

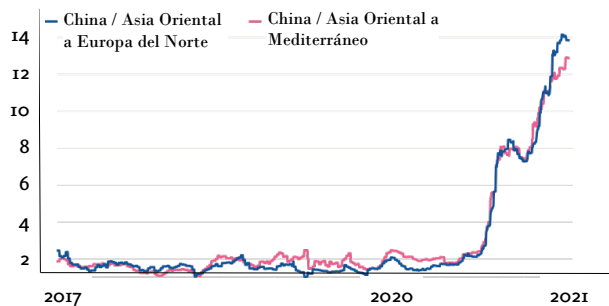
En el balance de amenazas y esperanzas, me temo que el saldo es favorable a las primeras. Si así fuera, el crecimiento del comercio internacional seguiría su tendencia descendente, desde luego creciendo a un ritmo significativamente inferior a lo que lo ha hecho entre 1970 y 2008, cuando su expansión era el doble de la del PIB global. Todo ello en un contexto de notable incertidumbre. Mientras tanto, **los cursos sobre logística y gestión de las cadenas de valor globales, seguirán registrando una demanda ascendente ::**

PIB mundial y comercio de bienes y servicios, valor y volumen, tasas anuales de crecimiento



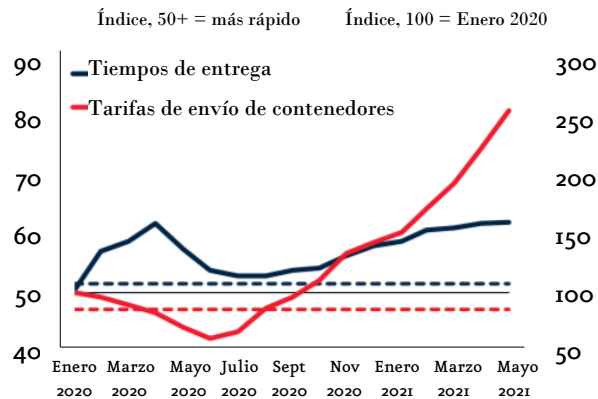
Fuente: OCDE Economic Outlook, n° 109. Mayo 2021. OCDE Economic Outlook, database.

Costes de envío de contenedores (Miles de \$ por contenedores de 40 pies)



Fuentes: Freightos, Refinitiv

Tiempos y costes de envíos globales



Fuente: Banco Mundial