

El colapso en el comercio internacional

Lorena García Alonso

Más información en:

Página web de REGIOlab: <http://www.uniovi.net/regiolab>

Página del Observatorio Regional – REGIOlab: <http://www.uniovi.net/regiolab/enlaces2/observatorio/>

La crisis desatada por el COVID-19 ha evidenciado que el buen funcionamiento de las cadenas globales de valor depende del delicado equilibrio de las cadenas de distribución; que su desajuste puede llevar al colapso del comercio internacional y, como consecuencia, paralizar procesos de producción dependientes de importaciones intermedias; que la globalización también entraña riesgos de desabastecimiento.

Efectivamente, la recuperación económica se ha visto obstaculizada por los cuellos de botella de la cadena de suministro. El repunte del comercio en un contexto de pandemia, con restricciones cambiantes a la movilidad, ha derivado en escasez de contenedores, merma de la fiabilidad en las entregas, congestión de algunos de los principales puertos mundiales y, en definitiva, el caos logístico.

Actualmente, más de cuatro quintas partes de los flujos internacionales de mercancías se canalizan por mar, lo que convierte al transporte marítimo en el eje sobre el que descansa el comercio mundial y, por tanto, la cadena global de suministros. En el caso concreto de la mercancía intercambiada en contenedor (el 60% de los bienes comercializados internacionalmente), el transporte se lleva a cabo mayoritariamente a través de una red de servicios de líneas regulares prestados por las principales navieras.

El desequilibrio

Las interrupciones en las cadenas de suministro pueden deberse a tres circunstancias principales: i) un shock de oferta, por falta de disponibilidad de materias primas, componentes o factores productivos, ii) un shock de demanda, por un cambio repentino en el patrón de consumo, o iii) limitaciones en la distribución de los bienes, consecuencia de restricciones al comercio, cierre de instalaciones clave o falta de mano de obra. Todas estas situaciones tuvieron lugar en 2020, dando lugar a lo que se podría llamar una tormenta perfecta cuyas consecuencias padecemos aún.

Cuando las catástrofes son de gran magnitud, como puede ser una pandemia, los mecanismos de propagación y retroalimentación entre los diferentes elementos que entran en juego se producen a gran escala. Desde la perspectiva de las cadenas de suministro, el COVID-19 comenzó truncando la oferta de determinados bienes al resto del mundo en el primer trimestre de 2020, cuyas consecuencias se agravan cuanto más fraccionada esté la cadena de producción. Simultáneamente, en sectores muy puntuales (productos farmacéuticos y equipos médicos) se produjo un repentino incremento de la demanda, que redundó en el desabastecimiento de los mismos a nivel mundial. En el segundo trimestre comenzó el choque generalizado de la demanda, que se desplomó tanto por la caída del consumo de los hogares como por la reducción de la actividad productiva. Además, esta caída de la demanda vino acompañada de una

alteración en el patrón de consumo de los hogares y el auge del comercio electrónico, que propició que los principales distribuidores se centraran más en el aprovisionamiento de los productos más consumidos. En el tercer trimestre se inició la recuperación de la actividad, aunque con una gran incertidumbre asociada a las nuevas oleadas de la pandemia y consiguientes restricciones, disparándose la demanda de bienes de consumo en la UE y, especialmente, en EE.UU. Este crecimiento de la demanda favoreció un aumento significativo del consumo de material deportivo, material informático, dispositivos electrónicos y electrodomésticos.

Hasta aquí, una muy breve síntesis de los dos primeros choques: el de oferta y el de demanda. La tercera pieza de esta tormenta perfecta, los fallos en la distribución, pasaron más desapercibidos hasta ahora. Si bien en la primera mitad de 2020 se cancelaron algunas de las escalas de las principales rutas marítimas en respuesta a la caída de la demanda de transporte marítimo, en la segunda mitad, con el aumento de la demanda de importaciones, su número aumentó, sobre todo en Europa, Asia oriental y el sudeste asiático, aunque sin alcanzar los niveles previos a la pandemia.

A lo largo de las tres últimas décadas, el crecimiento del movimiento de contenedores se ha visto truncado en dos ocasiones: en 2009, como consecuencia de la crisis económica, y en 2020, resultado de la pandemia. Este año, su flujo cayó un 1,2% a nivel mundial respecto a 2019, si bien se espera un incremento del 10,1% para 2021. El problema es que este aumento de los flujos se está produciendo de manera desequilibrada. Tal como se aprecia en la Figura 1, la demanda de contenedores está creciendo a un ritmo muy superior al de su oferta.

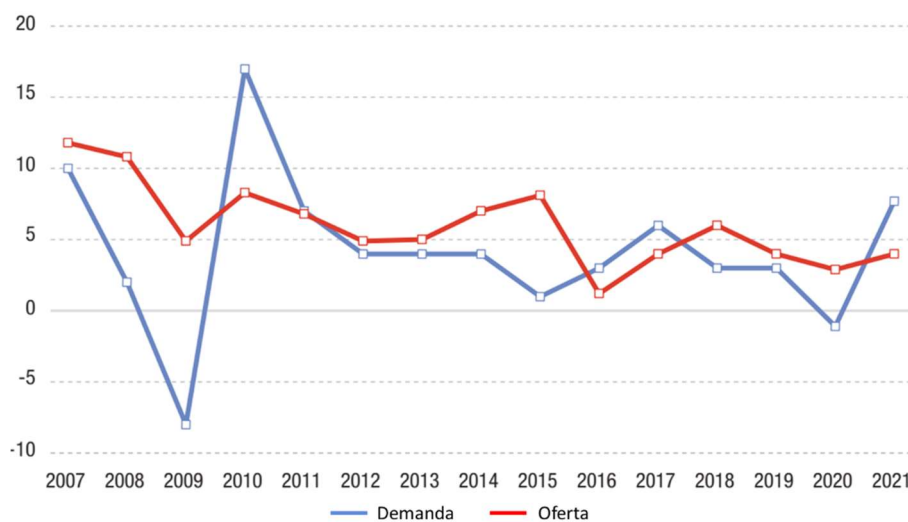


Figura 1. Evolución de la demanda/oferta de contenedores, 2007-2021 (datos provisionales).

Fuente: RMT 2021, Naciones Unidas.

La falta de contenedores tiene más que ver con su paralización que con la escasez real de los mismos. Por un lado, el cambio en el patrón de consumo de los países desarrollados estimuló el aumento de su demanda, ya que dicho cambio favorece el consumo de bienes transportados mayoritariamente en contenedores. Por otro, los problemas de movilidad hicieron que estos se concentraran en los puertos de Europa y, especialmente, de EE.UU., limitando su disponibilidad para los exportadores chinos. Esto, unido a los retrasos en la gestión de la carga en los grandes *hub* asiáticos, provocó que las rutas se alterasen y los barcos navegaran directamente hacia los

puertos de las regiones exportadoras, congestionando también sus instalaciones por estar menos dotadas para atender las necesidades de los grandes portacontenedores.

Durante las semanas de confinamiento, se produjeron los primeros bloqueos y retrasos en la llegada de contenedores, tanto por la falta de trabajadores portuarios cualificados como por la de camioneros y ferroviarios. Las empresas respondieron alterando sus cadenas de aprovisionamiento, y esto redibujó las de distribución en respuesta al aumento tanto de precios como de tiempos de espera. Además, muchos importadores no tomaban posesión de la mercancía ante la incertidumbre de la demanda y los costes de almacenamiento.

A lo largo del primer trimestre de 2020, las principales navieras mantuvieron su red, pero recurrieron al atraque de algunos buques y a las cancelaciones de servicios para ajustar su capacidad a la caída de producción de China y posterior caída de la demanda en occidente. Adicionalmente, aumentaron tanto los tiempos de navegación como los desguaces de los buques más viejos, de modo que los que navegan ahora lo hacen a una capacidad cercana al 100%.

La consecuencia directa de la reducción de capacidad del transporte marítimo, especialmente en las rutas más importantes, fue el incremento del volumen de contenedores a manipular en cada una de las escalas, lo que contribuyó a que en los puertos surgieran los problemas operativos mostrados en la Figura 2.

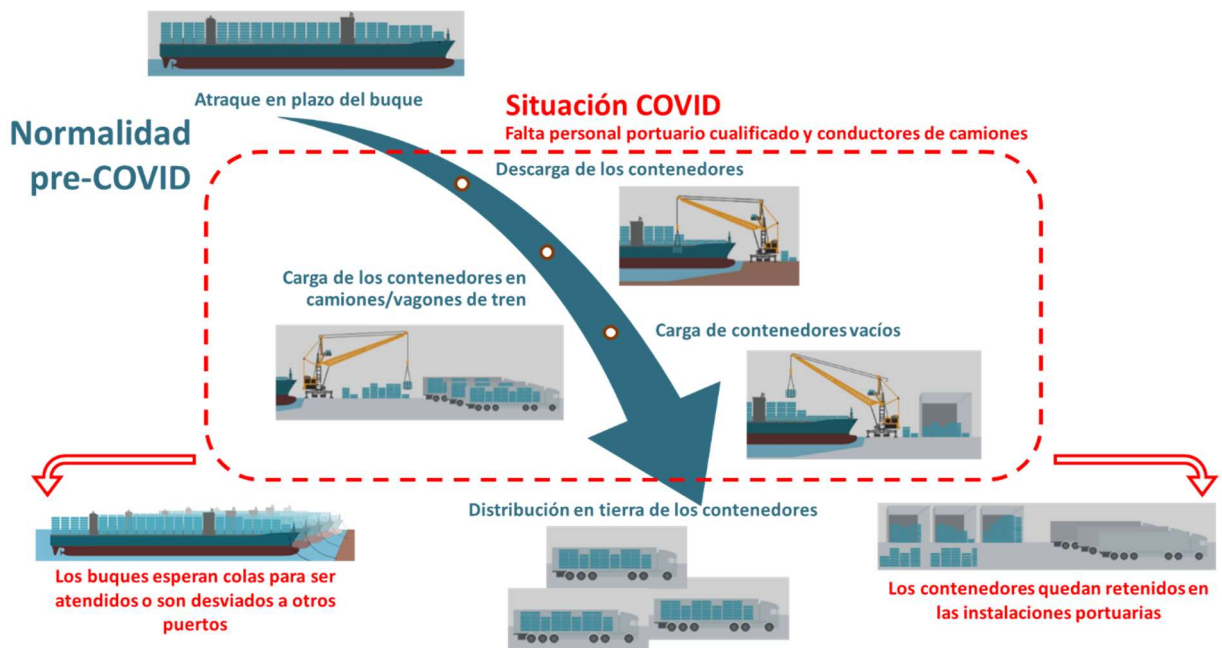


Figura 2. Disrupciones en el normal funcionamiento de la actividad portuaria derivadas del COVID-19.

Con el transcurso de los meses, la situación de bloqueo se generalizó porque la reactivación de la demanda se produjo de modo desigual tanto a nivel geográfico como sectorial, agudizando el colapso de las redes de distribución. Además, la intensificación del tráfico cuando aún se producen cierres puntuales de instalaciones portuarias y cuarentenas, tanto de su personal como del que da salida a la mercancía de los puertos, redundan en la congestión de su

infraestructura: millones de contenedores saturan las zonas de almacenamiento de los principales puertos y cientos de barcos esperan fondeados a ser atendidos. Las restricciones ralentizan las descargas de los buques, propiciando el aumento de los tiempos de espera en los puertos, y la saturación de estos reduce la capacidad de las navieras para dar salida a los flujos de mercancía en sus buques. Como consecuencia de este círculo vicioso, los contenedores (incluso vacíos) se apilan en los puertos al tiempo que aumenta la demanda de bienes.

Por otro lado, la escasez de contenedores, unida a la congestión observada en algunos de los principales puertos internacionales, está dando lugar a la reconfiguración de las rutas marítimas, alterando las escalas en respuesta a cuarentenas puntuales, colas de barcos fondeados y falta de camioneros. Asimismo, el temor al desabastecimiento en un momento del año en el que se dispara el consumo provocó el adelanto del mismo, agravando los cuellos de botella existentes. Por ejemplo, la demanda de consumo de bienes de EE.UU. de finales de verano de 2021 superó en más de un 20% a la existente en febrero de 2020. El resultado es el fuerte encarecimiento del transporte marítimo unido a los retrasos en la entrega de la mercancía, lo que paraliza de cadenas de producción, desabastece mercados y pone en riesgo a los exportadores más débiles por falta de liquidez. La síntesis de todo este proceso se refleja en la Figura 3.



Figura 3. Origen y consecuencias de los cuellos de botella en las instalaciones portuarias.

Al reducir la capacidad ofrecida, los fletes se mantuvieron durante los primeros meses de 2020. Otras circunstancias, como la consolidación del mercado habida tras las fusiones de las grandes navieras en los años precedentes, el estancamiento de la cartera de pedidos de nuevos barcos habida años antes, el bajo precio del combustible y las buenas expectativas de recuperación económica también contribuyeron a su estabilidad.

En el segundo semestre, cuando el comercio comenzó a recuperarse y se liberó capacidad en los buques, los principales puertos ya estaban congestionados, especialmente en la costa oeste de Norteamérica. Esto, además de retrasar la entrega de la mercancía y encarecerla por el mayor tiempo de almacenamiento, impuso tiempos de inactividad superiores a los buques, restringiendo la capacidad ofrecida y forzando al alza a los fletes. Su escalada comenzó a finales de 2020, y desde principios de 2021 están en niveles históricos.

Actualmente, parecen haberse estabilizado, si bien no se descarta que puedan volver a subir a lo largo de los próximos meses para luego normalizarse en el transcurso de 2023. El verdadero

alivio de la situación de congestión actual se producirá cuando entren en funcionamiento nuevos buques, cuyos pedidos están aumentando considerablemente. Lamentablemente, el plazo de entrega medio es de tres años, por lo que la capacidad de la oferta no aumentará sensiblemente antes de 2024. Además, la estructura del mercado favorece que se mantengan a niveles superiores a los pre-pandémicos.

Las consecuencias más graves las sufren las mercancías de menor valor, porque absorben peor el incremento del coste de transporte; las fabricadas a través de cadenas de suministro integradas, dado que requieren mayor proporción de transporte marítimo (caso de muchas de las mercancías de Asia oriental destinadas a los principales mercados de América del Norte y Europa); y las atendidas en las rutas más largas, ya que estas requieren un mayor número de barcos para poder dar un servicio regular semanal, lo que, a su vez, conlleva mayor volumen de contenedores atascado en ellos.

Perspectivas de futuro

La previsión actual indica que los fletes se mantendrán elevados a lo largo de este año, de modo que, según la UNCTAD, los precios de las importaciones mundiales podrían aumentar en promedio un 11%, y los precios al consumo podrían ser en torno a un 1,5% más elevados de lo que habrían sido sin el aumento de los fletes. En el caso de los países más desarrollados, se teme que la elevación de los fletes de los contenedores y las perturbaciones del transporte marítimo perjudiquen su recuperación económica. Según las previsiones de la UNCTAD, un aumento del 10% en los fletes de los contenedores podría provocar una contracción acumulada de la producción industrial de alrededor del 1% en Estados Unidos y la zona euro.

A corto plazo cabe esperar que la pandemia continúe, por lo que seguirán produciéndose cierres intermitentes de instalaciones portuarias (con especial incidencia en China por el particular celo de sus autoridades), cancelaciones puntuales de servicios marítimos y su descoordinación con otros modos de transporte. También cabe esperar tensiones laborales en los puertos de la costa oeste de EE.UU., que pueden ralentizar la reducción de la congestión de sus instalaciones y derivar efectos adversos sobre la cadena de distribución mundial.

Para evitar futuros desabastecimientos, sería deseable avanzar en tres direcciones: i) facilitación del comercio internacional, ii) mejora de las previsiones del ciclo marítimo, para lo que es esencial profundizar en la digitalización de las cadenas de distribución y iii) promoción de la competencia en el sector del transporte marítimo, supervisando la evolución de los fletes y la prestación de los servicios.

Como consecuencia de todo lo anterior, la prioridad de las cadenas de distribución ha pasado a ser la fiabilidad en las entregas, y esto podría conllevar que a medio/largo plazo se produzca un proceso de relocalización de la actividad productiva. Más que una vuelta a la situación previa a la deslocalización de las cadenas de producción, cabe esperar un acortamiento de las mismas que prime, además de la competitividad, la seguridad del abastecimiento. Sin embargo, esto no es posible en el corto plazo dado el grado de especialización alcanzado en los diferentes territorios. Por tanto, la intensidad de la reconfiguración de las cadenas de producción a medio y largo plazo dependerá de la duración del desequilibrio actual, de las expectativas acerca de la producción de nuevos desequilibrios y de los incentivos a la relocalización.

Situación de Asturias

Atendiendo al comercio exterior nacional canalizado vía marítima, España redujo en casi una quinta parte sus flujos por esta vía en 2020, siendo particularmente intensa la caída de las importaciones. Con los datos disponibles hasta el momento, parece que 2021 se va a registrar una reducción adicional a la vivida en el ejercicio anterior. Asturias no ha sido ajena a esta tendencia generalizada. Las salidas por mar cayeron el doble a nivel regional que nacional, y las entradas 15 puntos porcentuales más. El resultado es una pérdida de peso en la cuota nacional, que pasó del 2,8% en 2019 al 2,3% en 2020. No obstante, según los datos disponibles para 2021, parece que se puede producir una subida incluso superior a la pérdida experimentada el año anterior y recuperar el peso perdido.

En lo que respecta al tráfico de contenedores de las instalaciones portuarias, el total nacional cayó un 0,73% entre 2019 y 2020. No obstante, las principales instalaciones (Bahía de Algeciras y Valencia) aumentaron su actividad en el último ejercicio. Este es también el caso del puerto de Gijón, si bien, pese a este incremento, sigue moviendo cinco veces menos de tráfico que el puerto de Bilbao, que es el referente en movimiento de contenedores en el Cantábrico, pese a haber perdido una quinta parte de su tráfico en 2020. Además, el acumulado de tráfico al mes de octubre de 2021 es sensiblemente inferior al de los cuatro ejercicios anteriores.

Por último, la ubicación geográfica de España ha permitido que su principal instalación por tráfico de tránsito apenas se viera afectada por la caída de la actividad de 2020, y que el total de este tipo de tráfico no cayera. Sin embargo, las expectativas para 2021 no son buenas: el acumulado hasta octubre, en conjunto, es un 2% inferior al de 2020. Esta caída se explica por el mal comportamiento del tráfico de Algeciras y Valencia, líderes nacionales en tráfico de tránsito. Sin embargo, los de Barcelona, Las Palmas, Tarragona y Málaga han aumentado su actividad en esta modalidad, confirmando la tendencia comentada anteriormente de desvío de tráfico hacia instalaciones secundarias. En lo que respecta a Gijón, en 2020 triplicó su tráfico respecto a 2019, posicionándose en sexto lugar en el ranking nacional para este tipo de flujos. Sin embargo, según los datos disponibles, el acumulado hasta octubre es drásticamente inferior al de años anteriores, confirmando que la instalación asturiana no está consolidada como referente internacional para este tipo de tráfico.