

Cuellos de botella: del ¿por qué? al ¿hasta cuándo?

Las noticias relacionadas con los problemas de abastecimiento de suministros (o cuellos de botella) dentro de las cadenas de valor globales han sido una constante de los últimos meses. El cierre temporal de algunas plantas automovilísticas por la falta de chips o las dificultades en las campañas del *Black Friday* o de Navidad, ante las demoras en la llegada de contenedores marítimos, son algunos de los ejemplos más conocidos. En este artículo analizamos el porqué de estos problemas y, con vistas a 2022, hasta cuándo podrían durar.

La demanda: aumento heterogéneo por productos y regiones

La fortaleza de la demanda es un elemento clave detrás de este fenómeno. En concreto, la pandemia ha comportado un cambio en el tipo de bienes y servicios que consumimos, hacia un mayor consumo de bienes, especialmente de carácter duradero. Las empresas y los hogares tuvieron que adaptar su entorno al teletrabajo y a la educación en remoto, lo cual se tradujo en una mayor demanda de bienes tecnológicos. Asimismo, las restricciones al ocio de carácter más social propiciaron un aumento del ahorro (el famoso ahorro embalsado o forzado), que en los últimos meses se está canalizando hacia un mayor consumo de estos bienes duraderos. Por último, este incremento en la demanda se ha producido principalmente en los grandes países avanzados. No en vano, las políticas económicas para amortiguar el impacto de la crisis de la COVID-19 en hogares y empresas fueron contundentes y ágiles en dichas economías (en especial la estadounidense). Así, por ejemplo, en octubre de 2021, el consumo de bienes duraderos estadounidense se situaba un 22% por encima de los niveles prepandemia, frente a un 1,3% por debajo el consumo de servicios.¹

Este tipo de bienes son altamente comerciables, a diferencia de lo que ocurre con los servicios (que en su mayoría no lo son). Así, esta elevada demanda se ha reflejado en un fuerte rebote del comercio internacional mundial de manufacturas, tras verse interrumpido en los meses de mayores restricciones por la pandemia. En particular, después de la caída ocurrida en la primavera de 2020, en poco más de seis meses los flujos mundiales estaban en niveles prepandemia y, en agosto de 2021, ya se situaban algo más del 6% por encima de los niveles de febrero de 2020² (véase el primer gráfico).³

La oferta: la respuesta insuficiente y los problemas logísticos

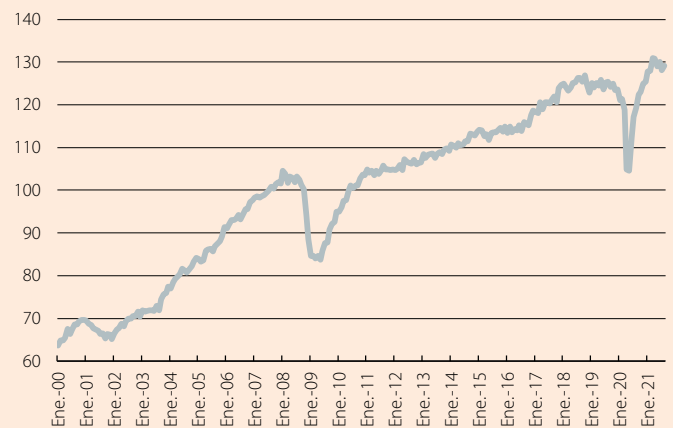
La oferta ha intentado dar respuesta a la enorme demanda de estos bienes duraderos. A modo ilustrativo, las exportaciones de componentes electrónicos de Taiwán (uno de los principales productores/exportadores de chips de alta gama) han pasado de crecer en torno al 10% anual en los últimos 20 años a algo más del 25% anual en el último año y medio. No obstante, el incremento en la producción de muchos de estos productos no ha sido suficiente, tal y como han revelado los parones forzosos ocurridos en numerosas plantas automovilísticas que mencionábamos al inicio.

Asimismo, la heterogeneidad en el incremento de la demanda, con EE. UU. como uno de los principales demandantes de bienes, ha comportado el atasco de sus puertos marítimos más relevantes y, en consecuencia, retrasos en miles de flujos comerciales previstos en el mundo. El motivo: con cerca de medio millón de contenedores esperando en los centenares de buques de carga fondeados en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, los barcos y los contenedores se han convertido en un bien escaso a nivel mundial.⁴ No debe extrañarnos en este caso el enorme incremento en los costes por contenedor de los últimos meses (véase el segundo gráfico).

Por último, las políticas de COVID cero adoptadas en China y en otras economías asiáticas (centrales en las grandes cadenas globales de manufacturas) ha añadido presión a la oferta desde mediados de verano. Así, por ejemplo, en agosto, una parte del

Comercio internacional de manufacturas *

Índice (100 = 2010)



Nota: * Volumen mensual.

Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos del CPB World Trade Monitor (Merchandise).

1. Según datos del Bureau of Economic Analysis del Gasto en Consumo Personal en términos reales (PCE, por sus siglas en inglés).

2. En cambio, en 2009, tras la fuerte contracción de los flujos de comercio internacional, estos no recuperaron los niveles precrisis hasta unos dos años después.

3. Según estadísticas del CPB World Trade Monitor y en términos reales.

4. Datos referidos a finales de octubre y principios de noviembre. En la actualidad, el atasco en dichos puertos es menor, aunque todavía no se ha normalizado.

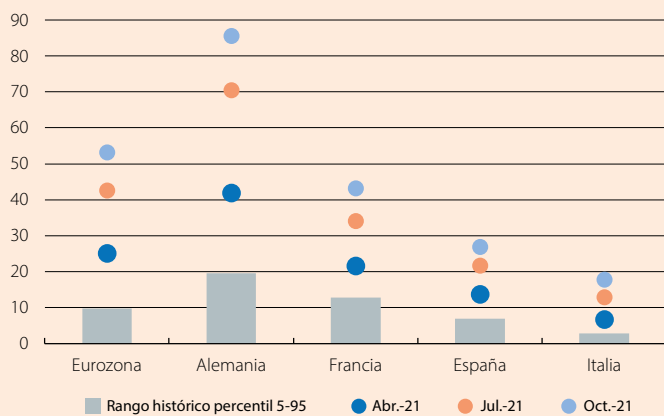
puerto chino de Ningbo-Zhoushan (el tercer puerto más activo del mundo) quedó cerrada tras un positivo por COVID-19.

Lo que nos depara el futuro

A medio plazo, la moderación de la demanda de bienes junto a la gradual resolución de los problemas en los centros logísticos y una adaptación de la oferta a los cambios de patrones en el consumo deberían resolver el problema de desajuste. En concreto, distintos elementos empujarán hacia una ralentización en la demanda: (i) el ahorro embalsado, que ha favorecido el consumo de bienes, se irá agotando; (ii) con el levantamiento de las restricciones deberíamos asistir a un rebalanceo hacia un mayor consumo de servicios (especialmente los sociales) frente a bienes, y (iii) los avances en la actividad económica deberían ir normalizándose a medida que las economías vayan alcanzando los niveles de PIB prepandemia. Por el lado de la oferta, la progresión en la vacunación apoyará menores paros en fábricas y centros logísticos por brotes. Asimismo, numerosos países ya han puesto en marcha planes para aumentar la oferta de ciertos productos que se consideran claves en la producción global (como los famosos chips).

Factores que limitan la producción: escasez de materiales o equipos

Respuestas afirmativas (%) *



Nota: * Empresas que dan una respuesta afirmativa sobre si la escasez de materiales o equipos les limitan la producción.

Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de la Comisión Europea (encuesta a empresas y consumidores).

nas de valor global de la mano de su potente sector automovilístico (algo más del 20% de la producción manufacturera alemana, frente al 11% promedio en la eurozona), ya está sufriendo más la crisis de los suministros (véase el tercer gráfico).⁶ En segundo lugar, los cuellos de botella en sectores tecnológicos pueden retrasar la puesta en marcha de algunas iniciativas digitales promovidas en la UE bajo la financiación del Next Generation EU. Recuérdese que la transformación digital constituye, junto a la transformación verde, una de las palancas básicas de cambio del sistema productivo europeo.⁷ Por último, estas distorsiones están presionando los precios de producción al alza. Esta es una dinámica que está en sus fases iniciales y que podría intensificarse en el futuro, lo que exacerbaría uno de los riesgos más relevantes en la actualidad, el de las tensiones inflacionistas que ya se observan en los precios al consumo en numerosas economías (en particular la estadounidense).⁸

Clàudia Canals

5. La tasa de ahorro de las familias estadounidenses se situaba ya en niveles prepandemia en octubre de 2021 (7,3% de la renta disponible, tras los máximos de más del 30% en abril de 2020 y de cerca del 27% en marzo de 2021). Por su parte, en la eurozona, la tasa de ahorro del 2T 2021 (último dato disponible) se emplazaba ligeramente por debajo del 20%, frente a niveles en torno al 13% en 2019. Asimismo, en los artículos del Dossier «La recuperación del consumo» en el IM11/2021, se analiza el consumo español mediante datos internos y se concluye que este será vigoroso y por encima del promedio histórico en 2022.

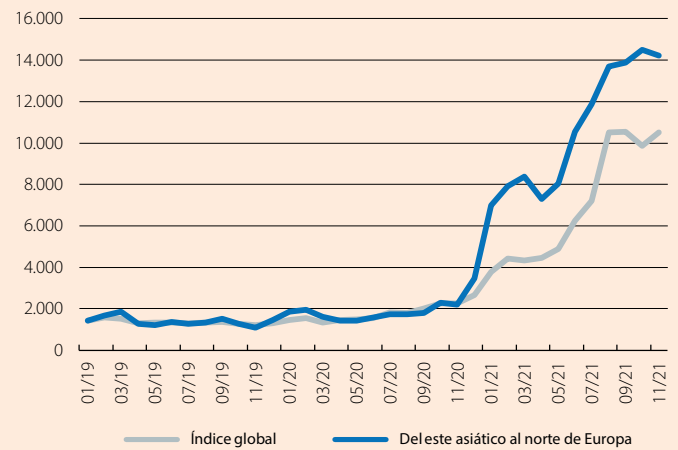
6. Véase el Focus «Estructura económica y resistencia a los shocks en la eurozona» en este mismo Informe Mensual para un análisis algo más detallado del caso alemán.

7. También iniciativas en el ámbito verde, como el coche eléctrico, pueden verse afectadas por los problemas de los cuellos de botella.

8. En el artículo «La respuesta de los bancos centrales al rebote de la inflación (y la no respuesta del BCE)» de este mismo Dossier hablamos de estas tensiones inflacionistas y de la respuesta de las instituciones monetarias.

Coste de contenedores

(Dólares por contenedor de 40 pies)



Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de Freightos (Refinitiv).

Sin embargo, es previsible que en la primera mitad de 2022 estos elementos de desajuste entre oferta y demanda estén todavía activos, con un riesgo elevado de que se prolonguen. En primer lugar, porque la liberación de parte de la demanda embalsada todavía tiene margen de recorrido, especialmente en Europa (no así en EE. UU.).⁵ En segundo lugar, porque las medidas promovidas para aliviar los problemas logísticos estadounidenses (como que los puertos estén abiertos y en funcionamiento 24 horas al día 7 días a la semana) no se estiman suficientes para desencallar el problema a muy corto plazo, puesto que requieren de un mayor número de trabajadores portuarios que necesitan de una formación muy específica. Por último, porque ante la política de COVID cero de China podríamos ver nuevos cierres en fábricas y puertos del país asiático si la variante ómicron resulta ser altamente contagiosa y escapa a la efectividad de las vacunas.

Finalmente, hay tres elementos del actual desajuste que nos preocupan. Primeramente, el hecho de que no afectará por igual a todos los países. Dentro de la eurozona, por ejemplo, Alemania, una economía enormemente integrada en las cade-