

## Colls d'ampolla: del per què? al fins quan?

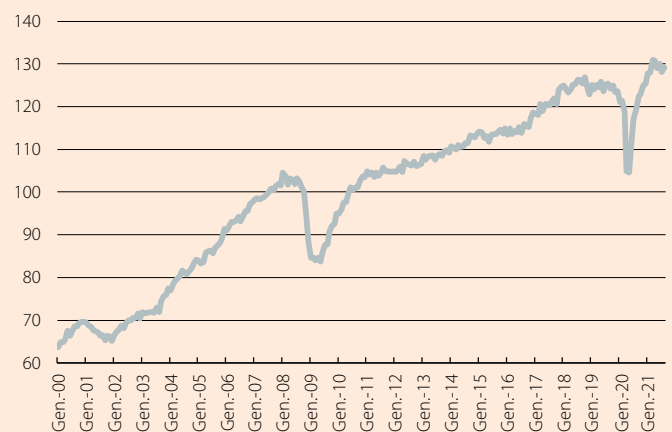
Les notícies relacionades amb els problemes de proveïment de subministraments (o colls d'ampolla) dins les cadenes de valor globals han estat una constant dels últims mesos. El tancament temporal d'algunes plantes automobilístiques per falta de xips o les dificultats en les campanyes del *Black Friday* o de Nadal, arran de les demores en l'arribada dels contenidors marítims, són alguns dels exemples més coneguts. En aquest article, analitzem el perquè d'aquests problemes i, amb la vista posada en el 2022, fins quan podrien durar.

### La demanda: augment heterogeni per productes i per regions

La fortalesa de la demanda és un element clau d'aquest fenomen. En concret, la pandèmia ha comportat un canvi en la mena de béns i de serveis que consumim, cap a un consum més gran de béns, en especial de caràcter durador. Les empreses i les llars van haver d'adaptar l'entorn al teletreball i a l'educació en remot, la qual cosa es va traduir en un augment de la demanda de béns tecnològics. Així mateix, les restriccions a l'oci de caràcter més social van propiciar un augment de l'estalvi (el famós estalvi embassat o forçat), que, en els últims mesos, s'està canalitzant cap a un major consum d'aquests béns duradors. Finalment, aquest increment en la demanda s'ha produït, principalment, als grans països avançats. No en va, les polítiques econòmiques per esmorteir l'impacte de la crisi de la COVID-19 sobre les llars i sobre les empreses van ser contundents i àgils en aquestes economies (en especial, la nord-americana). Així, per exemple, a l'octubre del 2021, el consum de béns duradors als Estats Units es va situar el 22% per damunt dels nivells previs a la pandèmia, en relació amb l'1,3% per sota del consum de serveis.<sup>1</sup>

Aquests tipus de béns són altament comerciabilitats, a diferència del que succeeix amb els serveis (que, en la seva majoria, no ho són). Així, aquesta elevada demanda s'ha reflectit en un fort rebot del comerç internacional mundial de manufactures, després de veure's interromput durant els mesos amb més restriccions arran de la pandèmia. En particular, després de la caiguda de la primavera del 2020, en poc més de sis mesos, els fluxos mundials havien recuperat els nivells previs a la pandèmia i, a l'agost del 2021, se situaven ja una mica més del 6% per damunt dels nivells del febrer del 2020<sup>2</sup> (vegeu el primer gràfic).<sup>3</sup>

**Comerç internacional de manufactures \***  
Índex (100 = 2010)



**Nota:** \* Volum mensual.

**Font:** CaixaBank Research, a partir de dades del CPB World Trade Monitor (Merchandise).

### L'oferta: resposta insuficient i problemes logístics

L'oferta ha intentat donar resposta a l'enorme demanda d'aquests béns duradors. A tall d'exemple, les exportacions de components electrònics de Taiwan (un dels principals productors/exportadors de xips d'alta gamma) han passat de créixer al voltant del 10% anual en els 20 últims anys a una mica més del 25% anual en l'últim any i mig. No obstant això, l'increment en la producció de molts d'aquests productes no ha estat suficient, tal com ho han revelat les aturades forçoses que han patit nombroses plantes automobilístiques que hem esmentat més amunt.

Així mateix, l'heterogeneïtat en l'increment de la demanda, amb els EUA com un dels principals demandants de béns, ha comportat l'embús dels seus ports marítims més rellevants i, en conseqüència, retards en milers de fluxos comercials previstos al món. El motiu: amb gairebé mig milió de contenidors esperant als centenars de vaixells de càrrega fondejats als ports de Los Angeles i Long Beach, els vaixells i els contenidors s'han convertit en un bé escàs a nivell mundial.<sup>4</sup> No ens ha d'estranyar, en aquest cas, l'enorme increment en els costos per contenidor dels últims mesos (vegeu el segon gràfic).

Finalment, des de mitjan estiu, les polítiques de COVID zero adoptades a la Xina i en altres economies asiàtiques (centrals en les grans cadenes globals de manufactures) han afegit pressió a l'oferta. Així, per exemple, a l'agost, una part del port xinès de Ningbo-Zhoushan (el tercer port més actiu del món) va quedar tancada després d'un positiu per COVID-19.

1. Segons les dades del Bureau of Economic Analysis de la Despesa en Consum Personal en termes reals (PCE, per les sigles en anglès).

2. En canvi, el 2009, després de la forta contracció dels fluxos de comerç internacional, aquests fluxos no van recuperar els nivells precrisi fins uns dos anys després.

3. Segons les estadístiques del CPB World Trade Monitor i en termes reals.

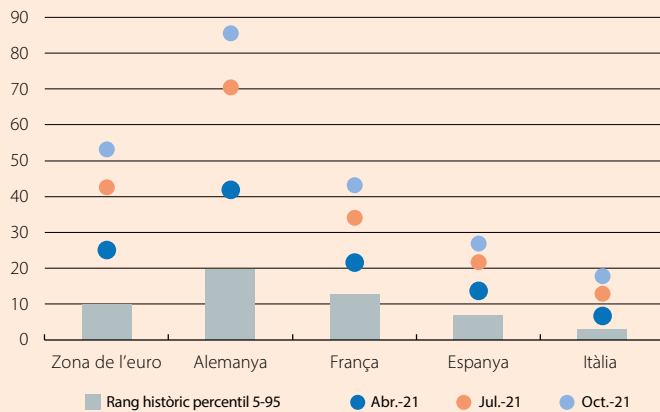
4. Dades del final d'octubre i principis de novembre. En l'actualitat, l'embús en aquests ports és menor, tot i que encara no s'ha normalitzat la situació.

## El que ens ofereix el futur

A mitjà termini, la moderació de la demanda de béns, juntament amb la resolució gradual dels problemes als centres logístics, i una adaptació de l'oferta als canvis de patrons en el consum haurien de resoldre el problema del desajustament. En concret, diversos elements comportaran un alentiment de la demanda: (i) l'estalvi embassat, que ha afavorit el consum de béns, s'anirà esgotant; (ii) amb l'aixecament de les restriccions, hauríem d'assistir a un rebalanceig cap a un major consum de serveis (en especial, dels socials) en relació amb els béns, i (iii) els avanços en l'activitat econòmica s'haurien d'anar normalitzant a mesura que les economies vagin assolint els nivells de PIB previs a la pandèmia. Pel costat de l'oferta, la progressió en la vacunació comportarà menys aturats per brots a les fàbriques i als centres logístics. Així mateix, nombrosos països ja han posat en marxa plans per augmentar l'oferta de certs productes considerats claus en la producció global (com els famosos xips).

## Factors que limiten la producció: escassetat de materials o d'equipaments

Respostes afirmatives \*



**Nota:** \* Empreses que donen una resposta afirmativa a la pregunta sobre si l'escassetat de materials o d'equipaments limita la seva producció.

**Font:** CaixaBank Research, a partir de dades de la Comissió Europea (enquesta a empreses i a consumidors).

sector automobilístic (una mica més del 20% de la producció manufacturera alemanya, en relació amb una mitjana de l'11% a la zona de l'euro), ja està patint més la crisi dels subministraments (vegeu el tercer gràfic).<sup>5</sup> En segon lloc, els colls d'ampolla en sectors tecnològics poden retardar la posada en marxa d'algunes iniciatives digitals promogudes a la UE sota el finançament del Next Generation EU. Cal recordar que la transformació digital és, juntament amb la transformació verda, una de les palanques bàsiques de canvi del sistema productiu europeu.<sup>7</sup> Finalment, aquestes distorsions pressionen els preus de producció a l'alça. Aquesta dinàmica està en les fases inicials i es podria intensificar en el futur, la qual cosa exacerbaria un dels riscos més rellevants en l'actualitat, el de les tensions inflacionistes que ja s'observen en els preus al consum en nombroses economies (en particular, la nord-americana).<sup>8</sup>

Clàudia Canals

5. La taxa d'estalvi de les famílies nord-americanes se situava ja en nivells previs a la pandèmia a l'octubre del 2021 (el 7,3% de la renda disponible, després dels màxims de més del 30% a l'abril del 2020 i de gairebé el 27% al març del 2021). Per la seva banda, a la zona de l'euro, la taxa d'estalvi del 2T 2021 (última dada disponible) se situava lleugerament per sota del 20%, en relació amb nivells al voltant del 13% el 2019. Així mateix, en els articles del Dossier «[La recuperació del consum](#)», a l'IM11/2021, s'analitza el consum espanyol mitjançant dades internes i es conclou que, el 2022, serà vigorós i per damunt de la mitjana històrica.

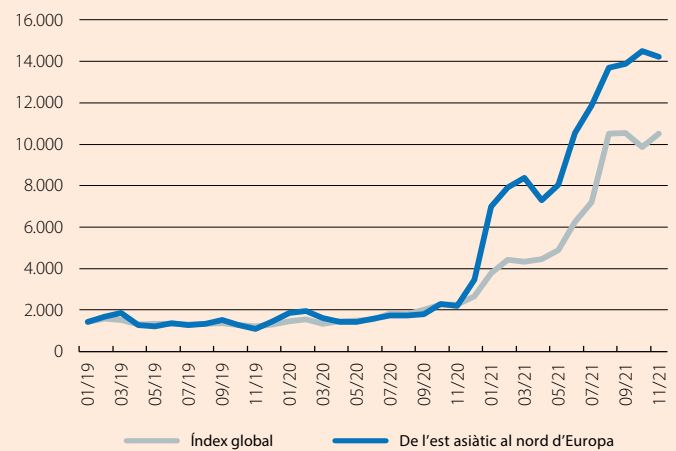
6. Vegeu el Focus «[Estructura econòmica i resistència als xocs a la zona de l'euro](#)», en aquest mateix Informe Mensual, per a una anàlisi una mica més detallada del cas alemany.

7. També iniciatives en l'àmbit verd, com el cotxe elèctric, es poden veure afectades pels problemes dels colls d'ampolla.

8. A l'article «[La resposta dels bancs centrals al rebot de la inflació \(i la no resposta del BCE\)](#)», d'aquest mateix Dossier, parlem d'aquestes tensions inflacionistes i de la resposta de les institucions monetàries.

## Cost dels contenidors

(Dòlars per contenidor de 40 peus)



**Font:** CaixaBank Research, a partir de dades de Freightos (Refinitiv).

No obstant això, és previsible que, durant la primera meitat del 2022, aquests elements de desajustament entre l'oferta i la demanda es mantinguin encara actius, amb un risc elevat que es prolonguin. En primer lloc, perquè l'alliberament d'una part de la demanda embassada encara té marge de recorregut, en especial a Europa (no així als EUA).<sup>5</sup> En segon lloc, perquè no s'estima que les mesures promogudes per alleujar els problemes logístics nord-americans (com que els ports estiguin oberts i en funcionament 24 hores al dia 7 dies a la setmana) siguin suficients per desencallar el problema a molt curt termini, ja que requereixen més treballadors portuaris, els quals necessiten una formació molt específica. Per acabar, perquè davant la política de COVID zero de la Xina podríem veure nous tancaments a fàbriques i ports del país asiàtic si la variant òmicron resulta ser altament contagiosa i escapa a l'efectivitat de les vacunes.

Finalment, hi ha tres elements del desajustament actual que ens preocupen. Primerament, que no afectarà per igual tots els països. Dins la zona de l'euro, per exemple, Alemanya, una economia molt integrada en les cadenes de valor global pel seu potent