



 Economía

De las cadenas de valor eficientes a las cadenas de valor resilientes. ¿Qué está pasando en el mundo?

Federico Di Yenno - Pablo Ybañez - Emilce Terré

Según FMI, las tensiones en las cadenas de suministro ponen a la economía mundial ante su mayor desafío desde la 2da Guerra Mundial, al combinarse más inflación, cuellos de botella, el fin de la era del "dinero barato" y cambios en la manera de insertarse

1- Cadenas globales de suministro, ¿dónde estamos y hacia dónde vamos?

Las cadenas globales de suministros, o cadenas globales de valor, entendidas como la organización transfronteriza de las actividades necesarias para producir, comercializar y proveer bienes y/o servicios, sufrieron una enorme transformación en la segunda mitad del Siglo XX gracias a los avances en las tecnologías de la información y comunicación (TIC), la disminución de los costos de transporte y el proceso de apertura económica, o globalización. El aumento del comercio global y, con ello, de las interconexiones entre naciones apalancándose en las ventajas comparativas de las naciones permitieron la descentralización de la producción mundial en busca de maximizar la eficiencia.

Sin embargo, una serie de eventos que se sucedieron entre el 2020 y la actualidad y que incluyen la pandemia COVID-19, incluyendo la reciente paralización de los puertos de China frente a la política de tolerancia cero de este país, una demanda latente que explota antes de lo previsto y que superó la capacidad máxima de carga de los fletes internacionales, y la Guerra entre Rusia y Ucrania con sus consecuentes turbulencias en mercados de insumos clave (energía, metales, fertilizantes, *commodities* agrícolas) han generado disrupciones en las cadenas de suministros globales, multiplicando los cuellos de botella, los retrasos en las entregas y los problemas de escasez de productos en góndola, entre otras consecuencias indeseables. Esto es lo que se denomina un shock de oferta que, para peor, llega en medio de una aceleración inflacionaria global a raíz de las políticas monetarias expansivas aplicadas por los países centrales en el intento de paliar la crisis económica y social causada por la pandemia.

En este contexto, las organizaciones transnacionales buscan relocalizar la provisión de sus insumos claves, priorizando la resiliencia de las cadenas de abastecimiento por sobre su eficiencia, incluso si ello debe implicar hacer frente a un aumento de los costos de suministro.

Para el FMI, la economía global enfrenta hoy su mayor desafío desde la Segunda Guerra Mundial, e insta a los países a hacer frente a ello sin dinamitar las bases de intercambio y cooperación sobre las que se asienta el crecimiento y





desarrollo mundial. La aceleración de la inflación global, el menor crecimiento económico, la suba de tasas que encuentra a las empresas y los países con altos niveles de deuda están dando lugar a una fragmentación geoeconómica, o "desglobalización", que puede cambiar las reglas de juego para todas las empresas y naciones del planeta.

2- La "crisis de contenedores". Causas y Efectos

Para entender la llamada "Crisis de Contenedores", deben tomarse en cuenta tres aspectos básicos: primero, más del 80% del comercio internacional se da por vía marítima; segundo, China posee 6 de los 10 puertos más importantes del transporte marítimo mundial contenerizado, lo que genera un importante flujo de contenedores en estos puertos; y finalmente, no dejar de lado que China es de los principales abastecedores mundiales de materias primas y manufacturas.

Con la llegada de la pandemia, las autoridades chinas deciden comenzar a cerrar operaciones, tanto en puertos como en fábricas. Dichas medidas detienen la descarga de contenedores arribados a puertos chinos y la carga de éstos con las manufacturas de ese país. Este hecho produce un gran cuello de botella en dichos puertos afectando a la circulación normal de contenedores.

Luego de un tiempo en esas condiciones, China comienza a recuperar la actividad y empieza a liberar manufactura y contenedores, lo que coincide con que los países en el resto del mundo comienzan a cerrar sus fronteras por el mismo motivo. Esto genera un nuevo congestionamiento principalmente en los puertos de Estados Unidos y Europa, dos grandes concentradores de carga del mundo. El hecho de que este flujo continuo se haya cortado comienza a generar un desabastecimiento de contenedores, que no significa que no existan, sino que no estaban donde deberían estar, lo que automáticamente se tradujo en un gran aumento de precio de los mismos.

Las grandes congestiones en los principales puertos internacionales provocan un gran aumento de tiempo de viaje. Como medida reactiva, para disminuir un poco ese aumento, las navieras comienzan a organizar los buques de otra manera, haciendo que descarguen en puertos menos congestionados, a partir de lo cual surge un nuevo factor, el roleo. Se llama roleo cuando el contenedor no es embarcado en el buque al que estaba destinado ni en la fecha en que debía ser embarcado, lo que magnifica la incertidumbre en el abastecimiento de productos.

Para concluir, ante estos hechos y dada la dinámica de reacción en cadena del mercado se tradujo automáticamente en aumento de tiempos de viaje, aumento de costos y problemas con el abastecimiento, todos a nivel global.

Ya para mediados de 2022, se está viendo que la situación en la Costa Este de Sud América, experimenta una leve mejora en congestión portuaria y confiabilidad de recaladas. Que los niveles de flete se han estabilizado con una incipiente tendencia leve a la baja. Sin embargo, la política de COVID "o" de China sumada a la guerra en Ucrania, contribuye todavía un poco más a la congestión de puertos en EE. UU. y Europa, teniendo un impacto colateral en los servicios navieros de contenedores.

3- El impacto en la economía global. ¿Por qué aumenta la inflación y hasta cuándo puede durar?

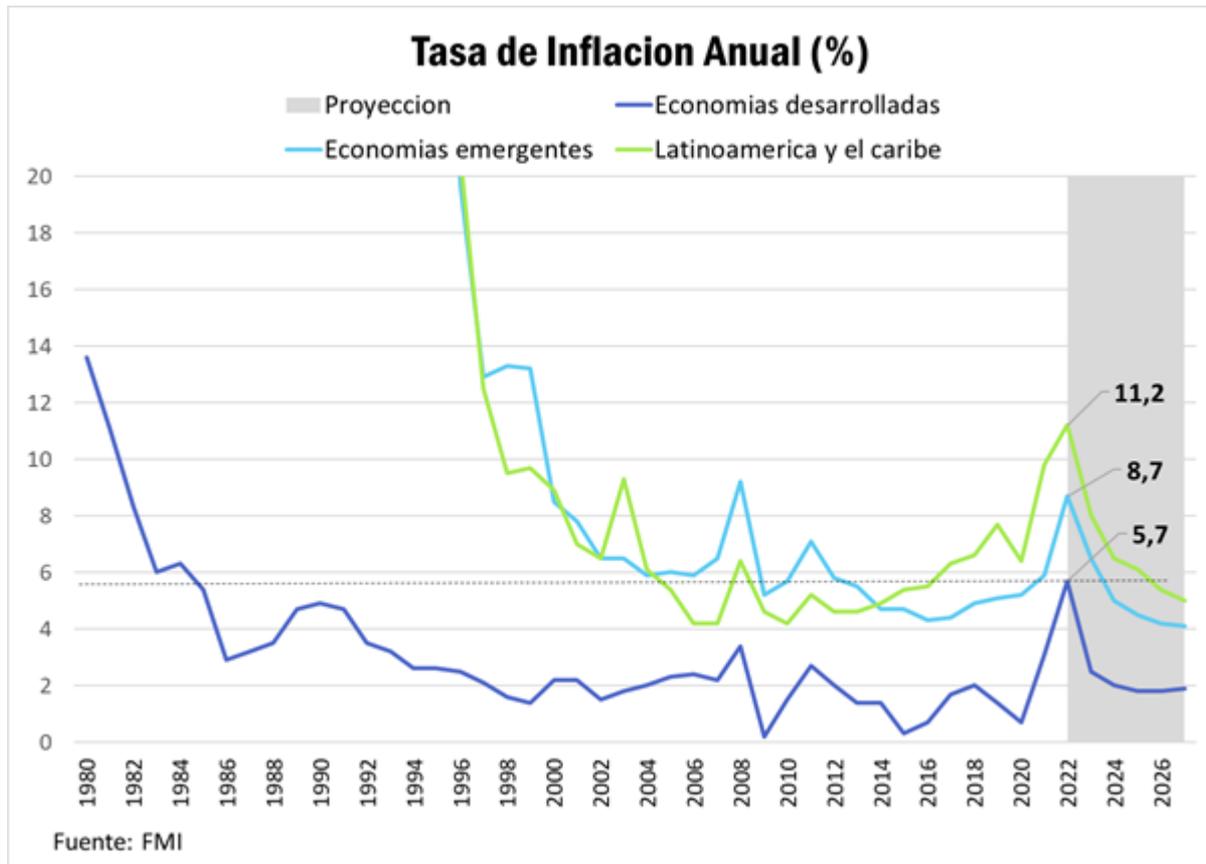
Los esfuerzos para salir de la recesión provocados por la cuarentena de COVID-19 y los problemas en las cadenas de suministro global han generado un incremento en la inflación mundial que podría extenderse en el tiempo. El gran exceso de ahorro global y el excepcionalmente fuerte exceso de demanda de muchos bienes y materias primas comercializados internacionalmente han contribuido en esta escalada de precios. Si tomamos un promedio ponderado de la inflación para economías desarrolladas, estamos alcanzando niveles de inflación no vistos en los últimos casi 40





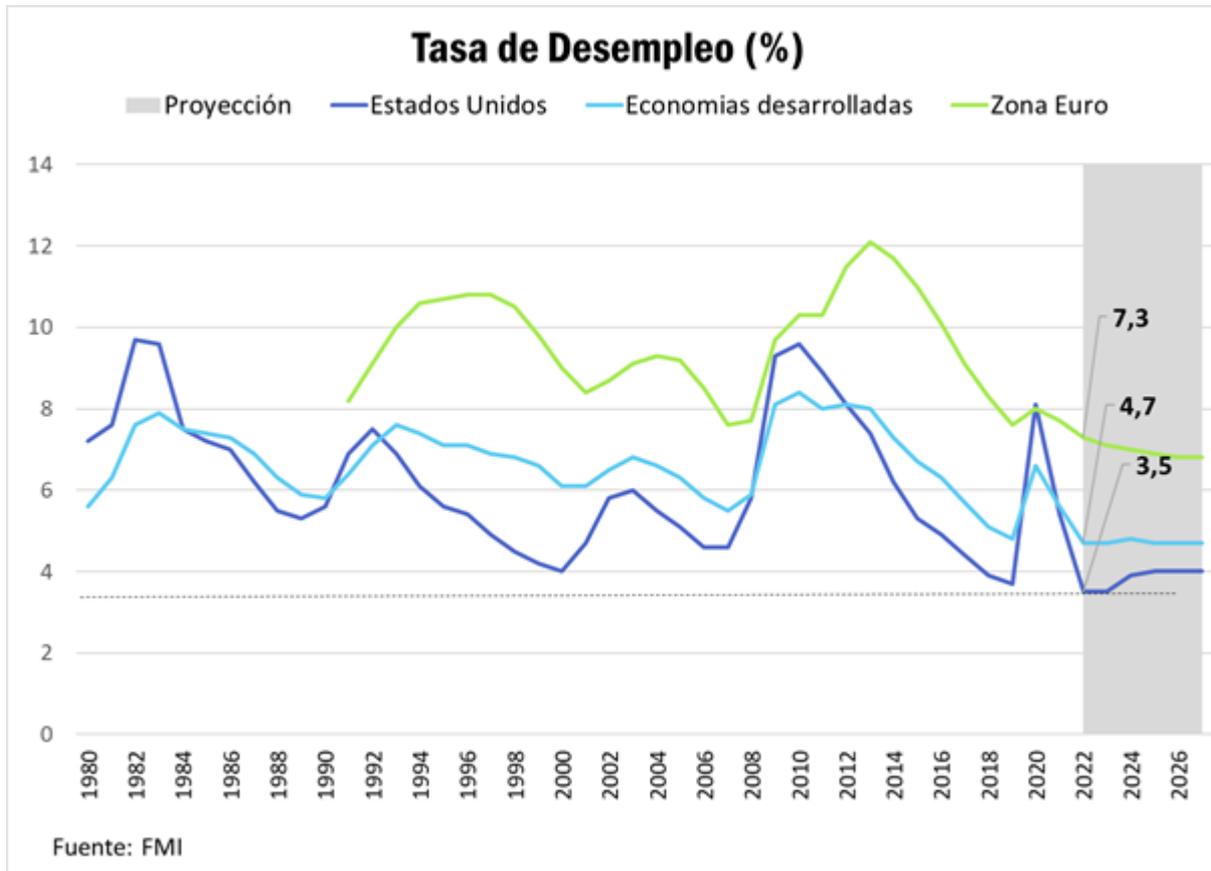
De las cadenas de valor eficientes a las cadenas de valor resilientes. ¿Qué está pasando en el mundo? - 03 de Junio de 2022

años con niveles mínimos de desempleo. La inflación proyectada para las economías desarrolladas en 2022 por parte del FMI es de 5,7 %, la más alta desde 1984. En el caso de las economías emergentes, se espera un promedio de inflación de 8,7 %, la más alta desde 2008 cuando teníamos en el mundo el precio del barril de petróleo por encima de los 100 USD y el resto de los precios de *commodities* en valores similares a los actuales. En Latinoamérica y el Caribe estamos en niveles de inflación de 11,2 %, siendo el valor más alto desde fines de la década del 90.



En términos de nivel de actividad, la tasa de desempleo a nivel global proyectada por el FMI sería la más baja en más de 40 años. Esto se daría tanto para las economías emergentes, Estados Unidos y la Zona Euro. Sin lugar a duda, los problemas de abastecimiento global y su impacto en los precios se ven aumentados por la recuperación en la demanda y el nivel de actividad global. Esta recuperación de la economía global se debió a los esfuerzos fiscales y a las políticas monetarias laxas de los años 2020 y 2021. Al acercarnos al pleno empleo, la demanda creciente comenzó a hacer presión sobre una oferta que no se adaptó rápidamente a los cambios, generando dificultades en el abastecimiento global resultando en un incremento en los precios de los *commodities* y diversos insumos claves para muchas cadenas de suministro.



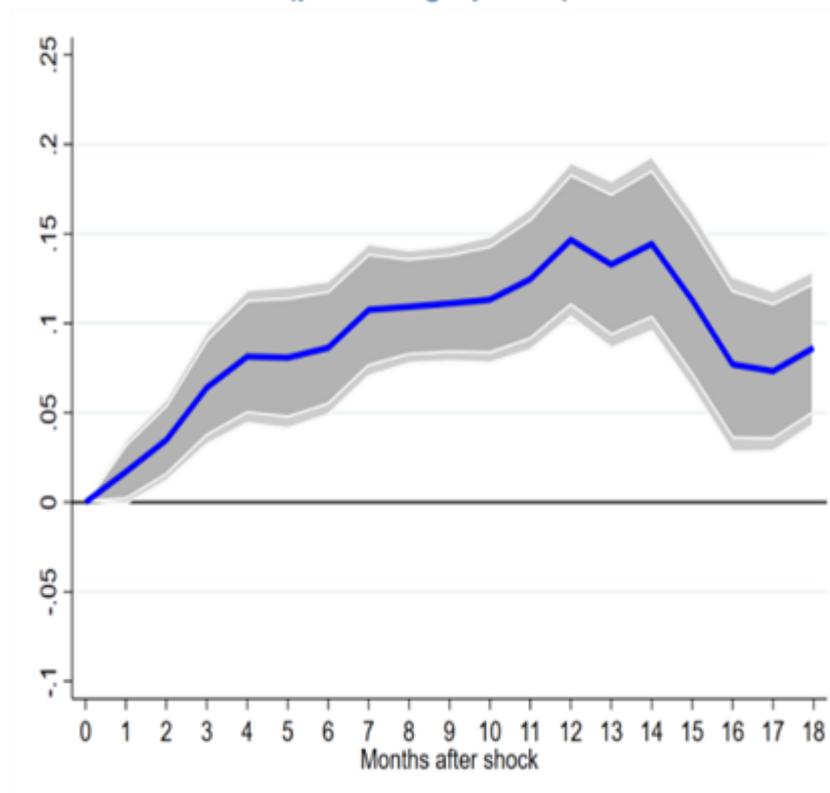


La invasión a Ucrania, las sanciones económicas a Rusia y la política de covid-zero en China añadieron dificultades a la oferta global presionando aún más sobre los precios. La invasión a Ucrania está causando un incremento sustancial en el precio de los alimentos, fertilizantes y energía a nivel global, algo que ya se viene tratando en otros artículos del informativo semanal en los últimos meses. El problema reciente, que se agregó a las cadenas globales de abastecimiento, ha sido el fuerte incremento en el valor de los fletes marítimos algo que se terminó agravando con la política covid-zero de China. Esta política no solo está perjudicando al país, sino que también representa una amenaza significativa para el mundo, ya que este cierre en China ha dejado a cientos de buques de carga varados en los puertos, lo que afectará los costos de flete y la inflación global. A medida que aumentan los costos de flete, podría causar un efecto económico negativo en el comercio mundial ya que este aumento en el costo logístico se termina trasladando directamente al precio que terminan pagando los consumidores. Debido a las fuertes restricciones de tráfico en el puerto de Shanghai, las empresas de logística han aconsejado a los operadores de embarcaciones que descarguen los productos en otros puertos. En última instancia, los clientes tienen que hacerse cargo de los gastos adicionales de envío y almacenamiento. Por lo tanto, China está pasando por su peor brote y, por lo tanto, el aumento en los costos de flete también podría tener repercusiones económicas en el comercio mundial. Si los retrasos continúan durante un período inesperado, es posible que otros puertos no puedan llenar el vacío. A algunas de las fábricas les resulta difícil mantener el

De las cadenas de valor eficientes a las cadenas de valor resilientes. ¿Qué está pasando en el mundo? - 03 de Junio de 2022

impulso debido a las altas restricciones de COVID. Según el último informe del FMI, el aumento en el valor de los fletes marítimos se espera que siga impactando en la inflación de todo 2022.

Figure 2: The impact of shipping cost shocks on measures of national inflation (percentage points)



Note: The figure presents the impact of a one standard deviation increase in world shipping costs on domestic headline inflation in the baseline sample of 46 economies. The solid line is the impulse response function (IRF); the dark shaded region indicates the 90 percent confidence band; the light shaded region indicated the 95 percent confidence band. $t=0$ denotes the year of the shock.