

ECONOMÍA Y TRABAJO



Un barco con contenedores es descargado en el puerto de Amberes (Bélgica), en febrero. / OLIVIER HOSLET (EFE)

Los problemas de suministro restan empuje a la recuperación

El sector juguetero advierte de que los sobrecostes y las demoras en los envíos de materiales desde Asia pueden poner "en serio peligro" la campaña navideña

ÁLVARO SÁNCHEZ, Madrid
El éxito de la globalización se cimentó en gran parte en su capacidad para cubrir las necesidades de los consumidores a un precio razonable en un corto periodo de tiempo. El engranaje funciona cuando la producción viaja sin problemas, en buena medida desde países de mano de obra barata a otros de rentas medias y altas. Pero ese paradigma sufre ahora un cúmulo de problemas.

Las fábricas asiáticas trabajan entre interrupciones desde el inicio de la pandemia, y esos parones se están reproduciendo con la variante delta. La demanda, hundida durante los meses duros del virus, ha revivido con furia, sin dar tiempo a las empresas para recomponerse, colapsando puertos como el de Los Ángeles o Róterdam hasta el punto de que muchos barcos tienen que esperar días a su entrada para que los descargue personal a veces mermado por la enfermedad. La carencia de los contenedores que usan las navieras para trasladar millones de pedidos los ha convertido en un bien codiciado, multiplicando por cuatro su precio, lo que está encareciendo el suministro. No hay chips suficientes para atender a la industria electrónica y del automóvil. Y el acaparamiento de materias primas para su propio uso por parte de países como China, unido a su elevado precio, tampoco ayuda. Por si todos esos ingre-

dientes no bastaran para hornear una tarta indigesta para el comercio mundial, la puntilla la dio el atasco en el Canal de Suez del pasado marzo, cuando el buque Ever Given bloqueó durante días una arteria fundamental para los intercambios.

Esta riada de factores aparece citada por sectores consultados por este diario que están sufriendo sobrecostes y escasez. Las turbulencias amenazan con dejar fuera del alcance de los clientes europeos o estadounidenses mercancías cuya presencia se daba por descontada, entre ellos determinados modelos de bicicletas, juguetes, coches,

videoconsolas o incluso artículos deportivos.

No es solo una percepción. Una encuesta de Gallup realizada en julio en Estados Unidos recoge que seis de cada diez consumidores no pudo comprar un producto que quería debido a los problemas de suministro. Y al otro lado del Atlántico también sucede. El Banco Central Europeo ha advertido de que la escasez de productos químicos, madera, plástico, metales y chips puede ralentizar la inflación. Y el Banco de Francia señaló la semana pasada que los problemas de suministro son generalizados en construcción, industria, y sobre

Retraso de año y medio en la entrega de bicicletas

La bicicleta se ha convertido en todo un objeto de deseo en el nuevo mundo pandémico, donde la actividad en el exterior se ha erigido en antídoto contra la claustrofobia de los encierros que ha sufrido gran parte de la población. Eso ha multiplicado la demanda. Según la Confederación de la Industria de la Bicicleta Europea (Conebi), en 2020 se vendieron en Europa 22 millones de bicicletas, 4,5 millones de ellas eléctricas, un 35% más que un año antes.

En ese escenario de pedidos disparados, el italiano Manuel Marsilio, director general de la organización, con sede en Bruselas, tilda de "increíbles" los retrasos en la llegada de componentes como frenos hidráulicos o cambios, fundamentales para fabricar las bicicletas. Según sus cálculos, hay demoras de entre 360 y 500 días. "No están ligados solo a la producción. Hablamos de toda la cadena de valor. Hay retrasos también en las materias primas necesi-

El BCE destaca que la escasez de productos alienta la inflación

Los beneficios de las navieras se disparan por el poco espacio en los barcos

rias para los componentes", señala.

La dilación está provocando que las tiendas hagan pedidos más grandes con la intención de almacenarlos, una forma de suplir la larga espera hasta la llegada del siguiente envío. Pero es solo un parche, Marsilio cree que la clave está en aumentar la producción en Europa, un proceso ya en marcha, pero que llevará tiempo. "No puedes construir empresas de un día para otro", dice realista. El objetivo es ambicioso: doblar en 2025 los 3.000 millones de euros del valor de producción actual del sector en el continente para depender menos de Asia.

todo automoción. Según la Asociación Europea de Componentes de Automóviles, ha habido retrasos en la producción de más de 500.000 vehículos, y fábricas como la de Ford en Almussafes (Valencia) han llegado a detener su actividad por la falta de semiconductores.

Perder todos

Oliver Giner, de la Asociación Española de Fabricantes de Juguetes, lo resume así. "Hemos salido de un bloqueo global para empezar a consumir, hemos arrancado todos en el mismo momento y hemos pedido todos al mismo tiempo". La entidad ha avisado de que las dificultades de aprovisionamiento de materias primas, los sobrecostes en los fletes de los barcos que traen componentes desde Asia y los retrasos en los embarques "ponen en serio peligro la campaña navideña de juguetes". Giner puntualiza que la situación no es todavía dramática, pero sí muy compleja, con retrasos de hasta cinco semanas en los envíos.

Los juguetes que se venden en Navidad se fabrican en junio, julio y agosto. Y el tiempo de tránsito desde China suele ser de unos 40 días. Por todo esto, si hubiera más imprevistos, algunos componentes no llegarían a tiempo de ser distribuidos y esos juguetes no podrían aparecer en los catálogos que se lanzan en octubre. Aunque España tiene su propia industria juguetera, a veces depende de pequeños detalles: "El 95% de las muñecas se fabrican en España, pero el mecanismo de lloro o el que dice papá o mamá viene de China, y sin eso no las podemos vender", explica Giner.

También han lidiado con contratiempos difícilmente predecibles, como el bloqueo del Canal de Suez en marzo, o el cierre parcial en junio por un brote de coronavirus del puerto chino de Yantian, de donde salen más de la mitad de los juguetes que se fabrican en China y muchas otras mercancías: más de 180.000 contenedores se acumularon durante su clausura.

Buena parte de los consultados para este artículo culpa a las navieras de aprovechar la crisis para inflar los precios. Los resultados del último trimestre muestran que sus beneficios se han disparado gracias a la falta de espacio en sus barcos.

La danesa Maersk, que transporta uno de cada cinco contenedores que se mueven en el mundo, ganó 5.459 millones de euros en el primer semestre, nueve veces más que un año antes, y sus acciones han doblado su precio en 12 meses. Sus responsables, sin embargo, achacan los cuellos de botella al boom de la demanda. Lars Mikael Jensen, directivo de la compañía, dice a este diario no haber visto nada parecido en sus 40 años en la empresa. "Nuestros clientes están tratando de satisfacer una demanda muy fuerte impulsada por los paquetes de estímulos, pero también están tratando de acumular nuevamente inventarios. Estamos en la temporada alta de envíos antes de las vacaciones, así que es probable que el auge del transporte de contenedores continúe durante todo 2021", explica.