

## ESTERTORES Y ESPASMOS DE LA CIRCULACIÓN MERCANTIL CAPITALISTA

En paralelo con la sobreproducción de capitales que describiremos en el artículo siguiente, las arterias de la circulación capitalista se han visto simultáneamente colapsadas y desabastecidas, en el dialéctico entrelazarse de las contradicciones del capitalismo que producen abarrotamiento y desabastecimiento al mismo tiempo.

### Abarrotamientos

El paradigma de este abarrotamiento se ha producido en el puerto de Los Ángeles: *“El tiempo que tardan las mercancías procedentes de Shanghai en llegar a su destino a través de los puertos de la bahía de San Pedro se ha duplicado con creces hasta alcanzar los 62 días desde enero de 2020.”* (Bloomberg 23-11-2021). El tiempo promedio de espera para entrar en el puerto se había disparado de unos 7 días a 21 días, mientras el número de barcos esperando en la bahía superaba los 70. Los tiempos de permanencia de los contenedores en el puerto habían pasado de 2 días a casi 8 días de promedio y los problemas no terminan aquí: *“El auge del comercio electrónico impulsado por la pandemia ha supuesto la entrada de más carga que nunca en Estados Unidos. Pero una vez que los estibadores descargan los contenedores llenos de productos fabricados en Asia, la falta de espacio en los patios y almacenes para almacenarlos a menudo deja las cajas metálicas sin ningún lugar donde ir. (...) los chasis también escasean, con muchos atascados bajo contenedores vacíos, mientras que los aranceles han dificultado la importación de nuevos desde el extranjero. (...) Otro factor clave que obstruye la cadena de suministro fuera de los puertos es la escasez de almacenes en el sur de California, donde las vacantes en los 2.000 millones de pies cuadrados existentes se acercan al 1% y los alquileres se han disparado un 30%.”* (Bloomberg, 23-11-2021).

### Alta tensión en la circulación mercantil

Los precios del transporte de contenedores de Asia a EEUU estaban por debajo de los 1.800\$ y de Asia a Europa en torno a los 1.000€, pero se han disparado por el incremento de la tensión en la circulación mercantil. Se alcanzó un pico en agosto de 2021 que ha ido descendiendo, estando ahora en el siguiente nivel.

Origen	Destino	Precio
China/Este de Asia	Oeste EEUU (vía Pacífico)	15.889\$
Oeste EEUU (vía Pacífico)	China/Este de Asia	1.004\$
China/Este de Asia	Este EEUU (vía Pacífico)	17.386\$
Este EEUU (vía Pacífico)	China/Este de Asia	891\$
China/Este de Asia	Norte Europa (vía Suez)	12.314\$
Norte Europa (vía Suez)	China/Este de Asia	914\$
Norte Europa	Este EEUU (vía Atlántico)	7.623\$
Este EEUU (vía Atlántico)	Norte Europa	613\$

Fuente: <https://fbx.freightos.com/> (marzo 2022)

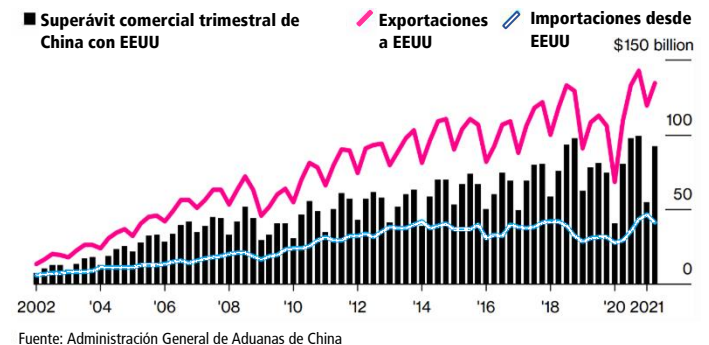
Al modo en que las diferencias de tensión eléctrica (voltaje) permiten determinar el sentido de la circulación de electrones, podemos observar el sentido y la intensidad de la circulación de mercancías a nivel internacional en las diferencias de precio en un sentido y en el otro del mismo trayecto. **¡Los precios de transporte de Asia a EEUU o de Asia a Europa son entre 13 y 16 veces mayores que en el sentido inverso!** Incluso el precio del transporte de Europa a EEUU es más de 12 veces superior al precio del trayecto inverso...

Los números del cuadro anterior permiten hacerse una idea - en esta sociedad mercantil capitalista - de qué es necesario y qué es superfluo: *“en una sociedad de productores que intercambian sus mercancías (...) **Sólo la desvalorización o el encarecimiento excesivo de los productos muestran de modo tangible a los diferentes productores qué y cuánto se necesita para la sociedad y qué no se necesita.**”* (Prefacio de 1884 de Miseria de la Filosofía, Engels).

El colapso descrito más arriba, pues, no es fruto solamente de la reanudación epiléptica de la circulación sino el resultado de un incremento real de importaciones desde Asia a EEUU: *“Aproximadamente **cuatro de cada cinco contenedores que salen del puerto de Los Ángeles van vacíos, frente a tres de cada cinco antes de la pandemia.** Los operadores los están enviando de vuelta a Asia para poder cobrar tarifas elevadas por el viaje hacia Estados Unidos. Sólo en octubre, más de 335.000 contenedores vacíos salieron del mayor centro marítimo del país, lo que eleva a **3,3 millones el número de contenedores vacíos exportados en 2021.**”* (Bloomberg, 23-11-2021).

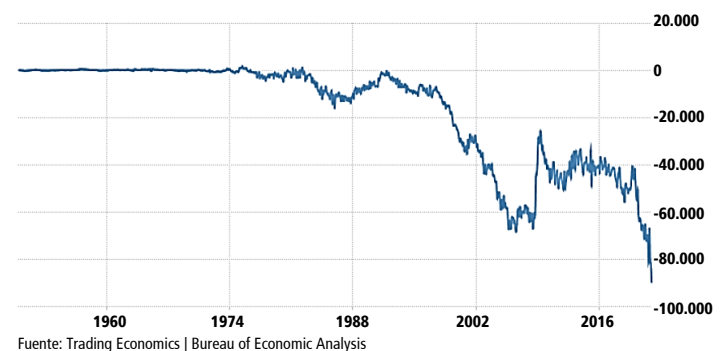
¿Puede haber una imagen más gráfica del cambio de relaciones en la producción mundial? **El capitalismo estadounidense es un imperialismo que exporta al mundo... ¡¡contenedores vacíos!!**

En el siguiente gráfico se observa el incremento del superávit de exportación de China a EEUU (Bloomberg, 22-07-2021):



Las importaciones a EEUU desde China, Taiwán y Corea del Sur se han multiplicado, además de que *“casi la mitad de los 259.000 millones de dólares de la carga que entra y sale del puerto de Los Ángeles -el mayor de Estados Unidos- corresponde a China y Hong Kong.”* (Bloomberg, 22-07-2021).

El déficit comercial mensual de EEUU en enero de 2022 fue de 89.700 millones de dólares con el mundo (U.S. Bureau of Economic Analysis), habiendo seguido la siguiente evolución histórica:



### Proteccionismo de EEUU

La proyección de todo esto en las actitudes de los distintos imperialismos occidentales que se encuentran apabullados por la

avalancha de mercancías es el proteccionismo.

EEUU ha evitado adoptar la eliminación de los aranceles a las importaciones chinas para mitigar la inflación (de la que hablaremos en breve), mientras la burguesía estadounidense denuncia los incumplimientos de China, como si el volcán de la producción se pudiera encorsetar con meras palabras en un trozo de papel: *"China no cumplió los objetivos de compra del acuerdo, en el que se comprometía a comprar 200.000 millones de dólares más en productos agrícolas, energéticos y manufacturados de EE.UU. respecto al nivel de 2017 en los dos años hasta finales de 2021. (...) Las importaciones de China procedentes de Estados Unidos ascendieron a menos del 60% de sus compromisos. (...) Estados Unidos ha mantenido los aranceles sobre más de 300.000 millones de dólares anuales de exportaciones chinas como palanca."* (Bloomberg, 07-02-2022).

La burguesía estadounidense no es la única que se siente atropellada, recordemos que la declaración conjunta de EEUU y la UE en mayo de 2021 fue en los siguientes términos: *"el exceso de capacidad global está impulsado en mayor parte por terceras partes", en clara alusión a China, y apuntaron que las distorsiones que este genera "plantean una seria amenaza" tanto para las industrias estadounidenses como europeas.*" (Expansión, 18-05-2021).

Esta situación llevó a la anterior presidenta de la Fed y actual secretaria del Tesoro de EEUU a expresarse en los siguientes términos el pasado diciembre: *"Es posible que sean necesarias políticas que la gente calificará de proteccionistas para crear los incentivos adecuados para producir cosas en casa", dijo Yellen*" (Bloomberg, 07-12-2021).

Esto demuestra lo que hemos venido explicando acerca de la continuidad de determinadas políticas impuestas por la realidad material y por encima de las voluntades y justificaciones del títere de turno.

También demuestra que *"la interdependencia del mercado mundial jugará una mala pasada a la ideología proteccionista que se vende con el plan de inversión: los altos costes de la industria estadounidense obligan a sus propias empresas a comprar en el exterior los productos que se fabrican en el interior, favoreciendo dialécticamente a los competidores extranjeros a los que se quiere sacar ventaja."* (El Comunista, nº66, julio 2021).

Hay que observar sin embargo que, pese al aumento del déficit de la balanza comercial, las exportaciones desde los EEUU al mundo han aumentado también en números absolutos.

### **Los planes de expansión de los distintos imperialismos**

El imperialismo chino lleva invertidos al menos 843.000 millones de dólares en 165 países del mundo en el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, iniciado ya en 2013.

Para tratar de competir con esta expansión, la Unión Europea ha anunciado un proyecto denominado Global Gateway, con 300.000 millones previstos (Expansión, 02-12-2021) y el G-7 ha aprobado por iniciativa de EEUU el programa Build Back Better World, con cantidades todavía no concretadas, pero con el enunciado altisonante de querer *"reducir la brecha de 45 billones de dólares en infraestructuras para los países en desarrollo"*.

El imperialismo europeo y estadounidense se han despertado tarde. Este despertar tardío a su vez no es casual: forma parte de su repliegue forzado por el empuje de las fuerzas productivas en Asia y al que tratan de resistirse.

Suponiendo que los imperialismos del G-7 tengan la capacidad para llevar adelante estos planes (en un momento

además en el que están intentando subir los tipos), habrá que ver luego **a quién terminan beneficiando, quién utilizará y sacará provecho de las infraestructuras que ayuden a financiar.** La presidenta de la Comisión Europea lo confesaba al lamentarse en estos términos: *"nos hacemos un flaco favor construyendo carreteras impecables entre, pongamos, una mina de cobre y un puerto, ambos de titularidad china."* (Discurso sobre el estado de la Unión de 2021).

### **Más sobreproducción en gestación**

La saturación de la circulación por abarrotamiento produce en otro polo el desabastecimiento. Y para evitar el desabastecimiento cada competidor trata de acaparar el máximo de suministros, llevando a una espiral que sigue reproduciendo el abarrotamiento y el desabastecimiento en cada polo: *"En una carrera por superar los cuellos de botella en la cadena de suministro, algunos grandes minoristas, como Walmart Inc. y Target Corp. han comenzado a fletar sus propios buques, alimentando los inventarios navideños más altos de la historia."* (Bloomberg, 23-11-2021). *"Los niveles de inventario en Estados Unidos suelen bajar en diciembre, pero no en 2021 (...) el informe dice "Esto podría presagiar un próximo efecto látigo en el que las cadenas de suministro han pedido de más para evitar la escasez y ahora tienen que lidiar con la carga de tener demasiado de inventario - o demasiado del tipo de inventario equivocado - a la mano."* (Bloomberg, 04-01-2022).

En el otro polo de esta acumulación de inventarios, hay un volumen importante de mercancías producidas en Asia que no se han llegado a transportar por efecto del elevado coste del transporte y que se podrán poner en circulación masivamente cuando bajen los precios del transporte.

El elevado nivel de precios del transporte marítimo, empujó a las navieras ya en agosto a encargar *"buques con capacidad para transportar 3,2 millones de contenedores de seis metros en lo que va de 2021 (...) equivalen al 20% de la capacidad de la flota actual"* (Expansión, 24-08-2021) con el pequeño problema de que *"el número de astilleros se ha reducido un 66% a nivel global desde 2007"* (Expansión, 24-08-2021) lo cual ha supuesto un aluvión de pedidos para los existentes.

El encarecimiento del transporte marítimo desplaza una parte del transporte a otros medios, encareciéndolos a su vez y aumentando también la inversión en nuevos medios de transporte alternativos, aviones y trenes.

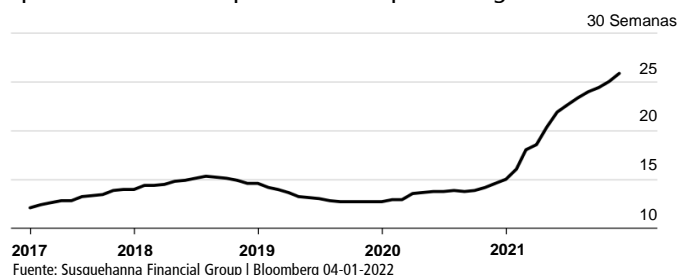
Como hemos visto, el alquiler de espacios cerca del puerto de Los Ángeles ha subido un 30%, por lo que, *"(...) al este de Los Ángeles, se están construyendo unos 20 millones de pies cuadrados de espacio nuevo en un mercado que todavía necesita 50 millones para satisfacer la demanda."* (Bloomberg, 23-11-2021).

También en Europa se están multiplicando los centros logísticos tanto de Amazon como de AliExpress, amplificando la guerra comercial: *"AliExpress estrenará este mes su primer centro de clasificación de paquetes en España. Con 19.000 m<sup>2</sup> de superficie (...) se recibirán los pedidos internacionales –en su gran mayoría procedentes de China–, que se clasificarán de manera automática. (...) coincide con la apertura de otros tres hubs similares en París (Francia), Alemania (Bremen) e Italia (Roma) (...) ha reforzado su logística con la apertura de 5 almacenes de selección y 9 centros de clasificación automatizados en China (...) cuenta con más de 20.000 puntos de recogida en Europa."* (Expansión, 21-10-2021).

*"[el almacén de Amazon podrá], enviar a partir de enero pedidos a 264 códigos postales de la región y de algunas zonas*

cercanas en provincias limítrofes. "Podemos preparar un pedido para su envío en menos de diez minutos" (...) Este modelo logístico (...) se lanzó hace dos años en EEUU, país en el que desde entonces se han abierto 26 de estos centros híbridos que combinan capacidades de almacén y de estación de última milla." (Expansión, 16-11-2021).

Una de las primeras mercancías en sufrir las consecuencias de la reanudación de la circulación fueron los chips. El tiempo de espera de la industria para recibir chips es el siguiente:



Esto, como anticipábamos en "El Comunista" nº66, ha desatado una oleada de inversiones: "Por ejemplo, Taiwan Semiconductor Manufacturing Co. está gastando la cifra récord de 100.000 millones de dólares en un periodo de tres años para aumentar su capacidad. La empresa podría gastar 29.000 millones de dólares en su fabricación de 2nm, según dijo esta semana el alcalde de la ciudad central taiwanesa de Taichung.

TSMC también está construyendo una fábrica en Arizona con un precio de 12.000 millones de dólares, pero la planta no empezará a producir en masa hasta 2024. (...) La empresa China's Semiconductor Manufacturing International Corp., pese a estar bajo las sanciones de Estados Unidos, está añadiendo nueva capacidad en Shenzhen y Shanghai. Japón ha ofrecido a TSMC apoyo para su joint venture con una filial de Sony Group Corp. para construir una fábrica de 7.000 millones de dólares en el país. Y Alemania acogerá un nuevo centro de producción de Intel.

Estados Unidos, por su parte, acogerá una nueva planta de fabricación de chips de 17.000 millones de dólares de Samsung, además de la nueva fábrica de TSMC en Arizona. El estado también albergará dos nuevas fábricas de Intel que costarán 20.000 millones de dólares. En la India, el país aún carece de un ecosistema de fabricación de chips, pero está tratando de ponerse al día ofreciendo incentivos financieros." (Bloomberg, 28-12-2021).

"India espera que al menos una docena de fabricantes de semiconductores empiecen a crear fábricas locales en los próximos 2-3 años (...) El gobierno aprobó ayudas por valor de 760.000 millones de rupias (10.000 millones de dólares) a lo largo de seis años para impulsar la producción local de chips" (Bloomberg, 22-12-2021).

"El gobierno japonés dijo que dará un impulso agresivo para ayudar a las empresas nacionales de semiconductores a expandirse a nivel mundial, con el objetivo de aumentar sus ingresos anuales a más de 13 billones de yenes (114.000 millones de dólares) para 2030.

El ambicioso objetivo, que triplica aproximadamente el total de 2020 de 4,5 billones de yenes (...) Las autoridades japonesas esperan que el mercado mundial de chips se duplique hasta alcanzar los 100 billones de yenes en 2030 con respecto a 2020." (Bloomberg, 05-01-2022).

A todo esto hay que sumarle el plan de inversión europeo de 50.000 millones (denominado *European Chip Act*) para respaldar la construcción de nuevas plantas de producción y ensamblaje de chips en Europa.

Y, aunque es especialmente obvio en este sector, la fiebre inversora en futura capacidad productiva no se limita al mismo: "A nivel mundial, la inversión en capital fijo de las empresas, o capex, aumentará un 13% este año" (Bloomberg, 11-09-2021).

La siguiente tabla muestra el aumento de la inversión en capital fijo por región y sector en 2021:

**Crecimiento Global del Capex por Región y Sector en 2021 (YoY%, USD)**

Sector	Global	Asia-Pacífico sin Japón	Japón	América Latina	América del Norte	Europa
	13,3	8,9	8,8	27,0	14,6	16,6
Consumo	11,6	-4,8	5,2	44,6	24,8	9,2
Energía	5,5	-1,3	17,8	13,9	-2,3	17,8
Sanidad	13,6	12,9	27,5	NM	18,7	3,1
Industria	13,6	9,3	16,2	41,0	12,4	17,9
IT	22,3	19,1	23,7	NM	27,5	18,6
Materiales	17,8	15,9	14,0	36,7	12,3	23,6
Comunicaciones	12,9	8,3	11,3	8,8	16,9	10,4
Servicios	16,2	20,1	-3,0	28,1	9,9	25,1

Fuente: S&P Global Market Intelligence, S&P Global Ratings. "Universe is Global Capex". NM—No significativo

### La mercancía fuerza de trabajo

Una cierta inflación puede ser beneficiosa para la burguesía porque el ritmo rezagado del incremento del precio de la mercancía fuerza de trabajo respecto al resto de mercancías permite obtener una sobreganancia y descargar la crisis sobre la clase obrera. Ahora bien, allí donde la subida de los costes del capital constante sea superior a la del precio final y, además, los costes salariales no se queden estancados sino que suban también, el resultado será también una reducción de la tasa de ganancia, pese a la inflación de todos los precios.

De ahí las manifestaciones de la burguesía mundial en contra de la subida de salarios, alegando que se retroalimentaría la inflación... Basta con leer "Salario, precio y ganancia" (1865) para descubrir el engaño y su refutación marxista.

Uno de los sectores donde se ha manifestado la escasez de la mercancía fuerza de trabajo es en el transporte por carretera: "En Estados Unidos faltan actualmente unos 80.000 conductores, según la American Trucking Associations". (Bloomberg 23-11-2021). ¿Por qué? Porque en el capitalismo es imposible la planificación real. Esta profesión u oficio tiene fecha de caducidad por su inminente sustitución mediante drones, camiones sin conductor y otras infraestructuras de transporte alternativas. La fecha de caducidad hace que no haya alicientes para formarse y trabajar como camionero y esto produce el desabastecimiento de fuerza de trabajo cualificada. Esto, a su vez, espolea todavía más la robotización del sector, lo cual refuerza el punto de partida. El mismo fenómeno (escasez de oferta), lógicamente produce un incremento del precio de la fuerza de trabajo: mensaje de la anarquía de la producción de que se necesitan más conductores (ver Prólogo de Engels de 1884 a Miseria de la Filosofía, más arriba). Pero este aumento de salario no convertirá por arte de magia a un trabajador no cualificado en camionero y, al mismo tiempo, no puede compensar la certeza de la pérdida futura del puesto de trabajo reemplazado por un camión o un dron con piloto automático...

"El año pasado, el porcentaje de conductores menores de 25 años fue del 5% en Europa y Rusia, del 6% en México y del 7% en Turquía. (...) en Europa hacen falta 400.000 conductores (...) el país más afectado es Polonia, que necesita más de 120.000 profesionales del transporte; en Alemania la cifra oscila entre los 45.000 y los 60.000, Francia necesita unos 43.000 y la crisis ha expuesto que el Reino Unido necesita unos 90.000." (La Vanguardia, 03-10-2021).

A esto se suma el endurecimiento de las condiciones de trabajo, derivadas de las actuaciones conscientes e inconscientes

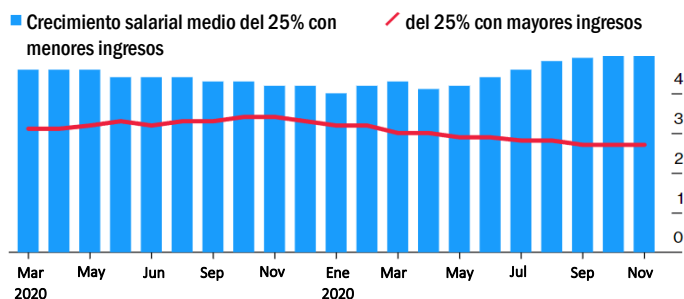
de las distintas burguesías del mundo: *"Western Shipping Pte Ltd., un operador de petroleros con sede en Singapur, dijo que alrededor del 20% de sus cerca de 1.000 marineros no quieren volver a los barcos."* (Bloomberg, 27-12-2021).

La crudeza con la que la burguesía habla de "lotes" de carne humana, debe ayudarnos a arrancar el velo sentimentaloides con el que normalmente se encubre que en el capitalismo la clase obrera es una mercancía más, mercancía sometida a un régimen de explotación y esclavitud moderno: *"La empresa FGV Holdings Bhd., que cotiza en la bolsa de Malasia, sólo dispone actualmente del 70% de la mano de obra que necesita en las fincas, y tiene la esperanza de que el primer lote de 7.000 trabajadores extranjeros que tiene previsto contratar llegue a finales del primer trimestre."* (Bloomberg, 03-12-2021).

El ejemplo anterior ilustra la situación en el sudeste asiático, pero no es distinta en el resto del mundo y, en particular, en Norteamérica: *"(...) los flujos migratorios netos están cayendo junto con las tasas de natalidad nacionales. Hay un déficit pandémico de casi 1 millón de visados de trabajo."* (Bloomberg, 05-01-2022). Dejemos a la burguesía el comodín "pandémico" para la explicación de todo y nada, pero el caso es que se ha bloqueado la entrada de una parte de la clase obrera inmigrante.

Esto sumado a las (miserables) ayudas y subsidios que la burguesía se ve obligada a dar para prevenir el estallido social, han producido el siguiente resultado: *"Un récord de 4,5 millones de estadounidenses renunciaron a sus empleos en noviembre, mientras que las vacantes se mantuvieron elevadas."* (Bloomberg, 04-01-2022).

Así se expresa – ofendido – un representante del canibalismo social estadounidense: *"Un trabajador con un salario bajo, con poca formación, puede cruzar una puerta y conseguir un trabajo."* (Bloomberg, 05-01-2022). ¡Enorme injusticia!



Fuente: Atlanta Federal Reserve  
Nota: promedios de 12 meses de la mediana de crecimiento salarial

Y, efectivamente, la ley de la oferta y la demanda – en determinadas áreas y sectores – ha impuesto una tendencia al alza de los salarios de algunas de las categorías más bajas, mientras las más altas han visto una tendencia a la baja de su salario: *"Por ejemplo, los trabajadores del sector del ocio y la hostelería (restaurantes, bares y hoteles) han visto aumentar su salario medio en un 15%, hasta los 17,08 dólares por hora, en los 12 meses anteriores a enero de 2022. Los salarios también aumentaron un 9,1% entre los trabajadores de transporte y almacenamiento."* (CNBC, 01-02-2022).

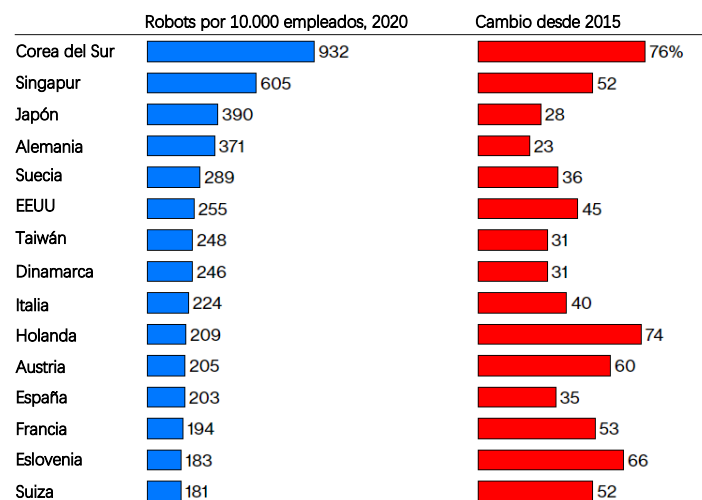
En Reino Unido, *"el número de puestos de trabajo sin cubrir aumentó hasta un récord de más de 1,3 millones, ya que los salarios cayeron en términos reales y la gente siguió abandonando la fuerza laboral"* (Financial Times, 15-03-2022).

Observemos ahora los siguientes datos y declaraciones: *"Los pedidos de robots en Estados Unidos aumentaron un 28 por cien en 2021 con respecto al año anterior, hasta casi 40.000 unidades, según el grupo comercial Association for Advancing Automation,*

*y se espera que vuelvan a aumentar este año."* (Bloomberg, 31-03-2022).

Las dificultades de inversión en capital fijo se están superando a través del alquiler de los robots: *"La empresa tiene robots en 27 de sus 89 máquinas de moldeo y planea añadir más. No puede permitirse comprar los robots, que pueden costar 125.000 dólares cada uno, dice el director general Steve Dyer. En su lugar, Thomson paga por las máquinas instaladas por horas (...)"Estoy pagando entre 10 y 12 dólares la hora por un robot que sustituye a un puesto que estaba pagando entre 15 y 18 dólares, más las condiciones adicionales"* (...) Formic ofrece la instalación de robots y cobra desde **8 dólares la hora**, enfocándose primero en las tareas más tediosas, como el embalaje y desembalaje de productos y la introducción de materiales en las máquinas existentes." (Bloomberg, 31-03-2022).

Esta aceleración de la automatización no se da solamente y ni siquiera principalmente en EEUU.



Fuente: Federación Internacional de Robótica  
Datos sobre China no disponibles

La anterior tabla no proporciona datos sobre China, pero la misma fuente reconoce que: *"China es, con diferencia, el mayor mercado de robots industriales, representando el 44% de los robots instalados en 2020 superando cuatro veces las instalaciones estadounidenses, según la Federación Internacional de Robótica (...)"* (Bloomberg, 21-03-2022).

Así pues, el mecanismo que inicialmente hemos ilustrado para el caso de los transportistas, tiene un alcance más general y de envergadura mundial; confirmando las previsiones del marxismo en el sentido de la futura sobreproducción, de la necesidad de la reducción drástica de la jornada de trabajo y de la madurez histórica para la eliminación del régimen mercantil capitalista.

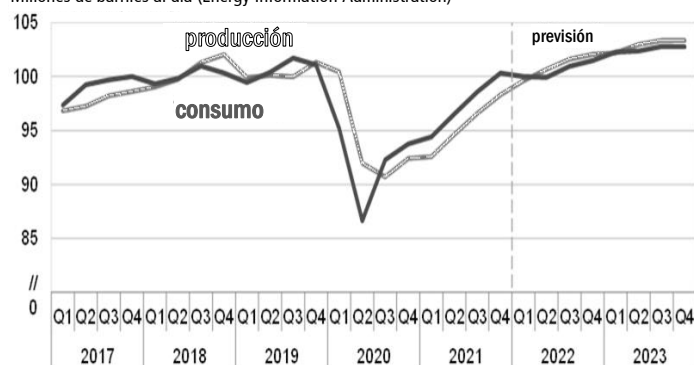
### La energía y los combustibles fósiles

Algo similar ha sucedido con los combustibles fósiles. La disminución planificada de la demanda conduce a una disminución de la inversión en mantenimiento y en nuevas exploraciones. En el caso del petróleo, de la siguiente magnitud: *"Desde un pico de 1 billón de dólares de gasto de capital en explotación y producción en 2015, la total ha caído a menos de 400.000 millones en 2021"* (Financial Times, 04-11-2021). Esto, a su vez, produce y producirá un aumento del coste del petróleo, así como situaciones de escasez súbita. Un alto precio del petróleo significa un gran negocio y, así, los capitales vuelven a ser invertidos, pero sólo para constatar que la espada de Damocles de la llamada "transición energética" (la burguesía para todo tiene un cartelito) ha de imponerse en última instancia.

Por el camino, se producirán los correspondientes espasmos compulsivos de los precios en toda la cadena de suministros, que se intentarán descargar y se descargarán en gran medida sobre la clase obrera ya sea a través de la inflación o a través de la sobreexplotación o el paro forzoso.

### Producción y consumo mundial de combustible líquido

Millones de barriles al día (Energy Information Administration)



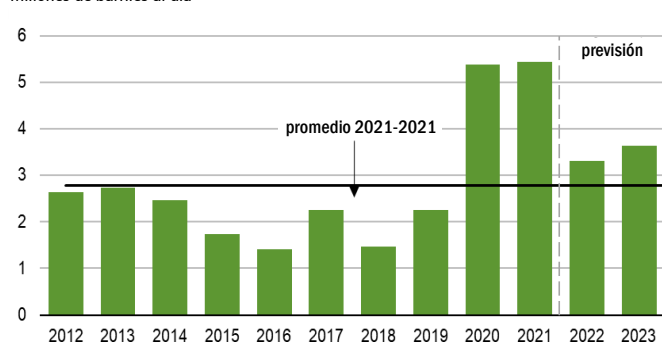
Recordemos que el precio del petróleo estaba cayendo antes de los confinamientos y estuvo en caída libre durante los mismos (ver El Comunista nº64, pág. 12). Desde entonces, la OPEP+ ha mantenido a nivel mundial **la producción de petróleo por debajo de la demanda** y, de hecho, todavía **no se ha recuperado el nivel de producción** previo a los confinamientos de 2020 como se puede observar en el gráfico anterior.

Esto no ha sido sin contradicciones internas recurrentes, como la que casi produjo la salida de Emiratos Árabes Unidos de la OPEP en agosto de 2021: "EAU ha incrementado su capacidad de producción en los últimos años hasta cerca de 4 millones de barriles diarios y prevé un nuevo aumento a 5 millones de barriles diarios. Según el acuerdo actual de la OPEP+, EAU está autorizado a producir algo más de 2,7 millones de barriles diarios en julio. Producir la mayor cantidad de petróleo lo más rápidamente posible se considera la clave para asegurar el futuro de Abu Dabi después del petróleo." (Expansión, 07-08-2021). De aquí se extraen dos conclusiones: 1) los países productores de petróleo son conscientes de que tiene fecha de caducidad y 2) el actual precio del petróleo es el resultado de la infrautilización sistemática de la capacidad de extracción.

En el siguiente gráfico se observa el exceso de capacidad de extracción de crudo por parte de la OPEP desde el 2012.

### Exceso de capacidad productiva de crudo de la OPEP

Millones de barriles al día



Fuente: Administración de Información de la Energía de EEUU, Short-Term Energy Outlook, Marzo 2022

Nota: La línea negra representa el promedio de 2012-2021 (2,8 millones de barriles por día)



Es evidente que, si la producción de petróleo se mantiene por debajo del consumo a través del monopolio de la OPEP+ (OPEP más Rusia), necesariamente habrá una tendencia inflacionista en el precio del petróleo. Sin embargo, no es el único motivo.

Convenientemente preparada a través de todo el boom

mediático "por el clima", sectores importantes del capitalismo mundial iniciaron su apuesta por zafarse de los combustibles fósiles. La Agencia de la Energía anunciaba el "fin de la era del petróleo para 2025" especulando con dos escenarios en los cuales "el consumo de petróleo tocará máximos en 2025 con 97 millones de barriles al día" o bien "se tocará techo entre 2030 y 2040, con 104 millones de barriles al día" (Expansión, 17-11-2021). La UE había fijado "en 2035 el final de la venta de coches de combustión" (Expansión, 15-07-2021). Por su lado, el capitalismo chino había anunciado que sería un emisor neutro de carbono en 2060, pero... ¿cuál tenía que ser la consecuencia inmediata de todo esto en pleno capitalismo?

El freno en la producción de carbón en China, produjo un desabastecimiento de las plantas generadoras de energía con carbón: "Los productores de carbón representan más del 70% de la generación de electricidad del país (...) La producción de carbón de China creció un 6% en los primeros ocho meses de este año, pero la producción de energía de los generadores de carbón aumentó un 14% en el mismo periodo, lo que provocó una disminución de las existencias.(...) China dejó de comprar el año pasado a Australia el carbón Newcastle, de gran eficiencia energética, en medio de una disputa política. (...)." (Bloomberg, 27-09-2021), dando lugar a que "hasta 21 de las 31 provincias de la China continental se han visto obligadas a aplicar algún tipo de medida de racionamiento de la electricidad a sus industrias o a los consumidores." (La Vanguardia, 01-10-2021).

El resultado ha sido pues que "La cantidad de electricidad generada en todo el mundo a partir de centrales de carbón ha aumentado hasta batir un récord histórico en 2021" (Expansión, 12-01-2022), tal como indica la Agencia Internacional de la Energía en su informe: "En Estados Unidos y la Unión Europea, se prevé que la generación de energía de carbón aumente casi un 20% en 2021, pero no alcanzará los niveles de 2019. Por el contrario, el crecimiento estimado del 12% en la India y del 9% en China impulsará la generación de energía de carbón a niveles récord en ambos países. Teniendo en cuenta el repunte de la producción industrial mundial, se espera que la demanda global de carbón en todo el mundo crezca un 6% en 2021, acercándose a los niveles récord que alcanzó en 2013 y 2014. (...) Asia domina el mercado mundial del carbón, ya que China representa más de la mitad de la demanda mundial, o dos tercios si se añade la India." (Agencia Internacional de la Energía, 12-01-2022).

No sólo ha batido récords la generación de energía en base al carbón, sino que "La Comisión Europea admite como energías verdes el gas y la nuclear" (La Vanguardia, 02-01-2022).

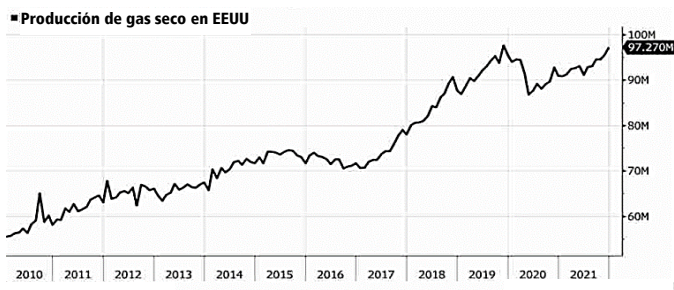
El incremento exponencial de la demanda de GNL en Asia produjo un desabastecimiento en Europa que disparó los precios, motivando el bandazo posterior hacia el otro lado: "Hasta el 30 de diciembre, casi 50 buques cisterna con GNL estadounidense se dirigían a Europa, con destinos tan variados como Gibraltar, Turquía, Croacia y Polonia, según datos recopilados por Bloomberg. Se trata de un impresionante aumento del 77% respecto a la semana anterior. (...) Los compradores de ultramar adquirieron el 13% de la producción de gas estadounidense en diciembre, lo que supone un aumento de siete veces respecto a cinco años antes, cuando aún no existía la mayor parte de la infraestructura necesaria para enviar el combustible fuera del país." (Bloomberg, 16-01-2022).

Este desplazamiento del GNL de EEUU hacia Europa se ha acentuado también por la retirada de Gazprom – ya en enero de 2022 – del mercado de ventas "spot" para la venta del gas a Europa, aunque mantuviera el suministro relativo a los contratos de larga duración.

Importaciones de gas desde Rusia en enero de 2022			
Millones de m <sup>3</sup>		Var. mensual	Var. anual
Nordstream 1	1.113,1	-6,8%	-6,7%
Vía Ucrania	259,2	-66,5%	-73,1%
TurkStream	196,8	-38,4%	36,1%
Yamal	59,4	-84,4%	-92,5%

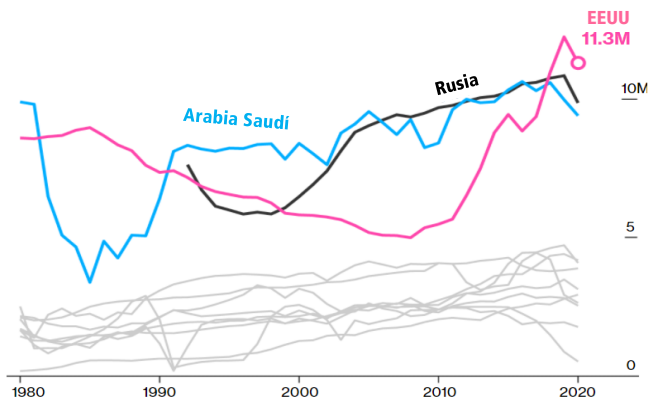
Fuente: La Vanguardia, 16-01-2022

En el siguiente gráfico se observa el aumento de la producción de gas en EEUU que se ha convertido en el primer exportador mundial de GNL por delante de Australia y Qatar.



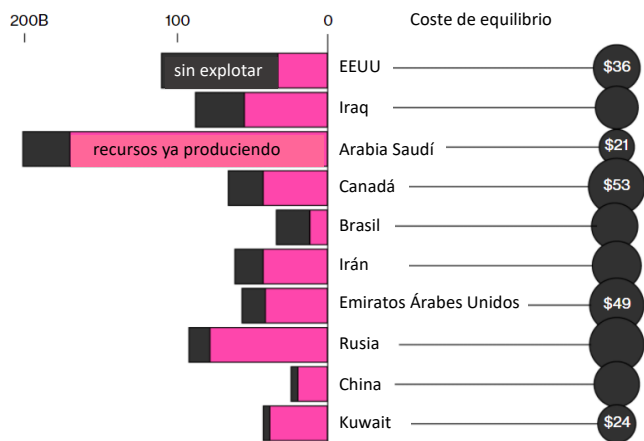
Téngase en cuenta que EEUU es el mayor productor de petróleo a nivel mundial desde 2018:

### Producción de crudo en millones de barriles/día



La burguesía estadounidense echa las cuentas partiendo de las reservas no explotadas de petróleo y el precio por barril que haría rentable ponerlas en funcionamiento:

### Top países por recursos petrolíferos en total de barriles y coste de equilibrio



Es muy sintomático que después de desplazar a Inglaterra en la producción mundial, imponer al mundo el patrón-dólar y

dominar las finanzas mundiales, EEUU se vea obligado a recular en todas las posiciones y a tener como paracaídas la renta de la tierra, es decir, la extracción y refinado de petróleo o gas, destinados a ir menguando en importancia.

Los altos precios de la energía estimulan además todo tipo de negocios alternativos como la generación de energía solar en el espacio y posterior envío a la Tierra; con la diferencia que unos tienen el proyecto a medias y los otros creen que merece la pena empezar a mirárselo: *"Tanto Reino Unido como EEUU han llegado a la conclusión de que merece la pena explorar esta tecnología futurista. (...) China tiene previsto construir la primera estación de energía solar en el espacio para 2035; de momento cuenta con una base terrestre en construcción en la ciudad de Chongqing."* (Expansión, 31-01-2022).

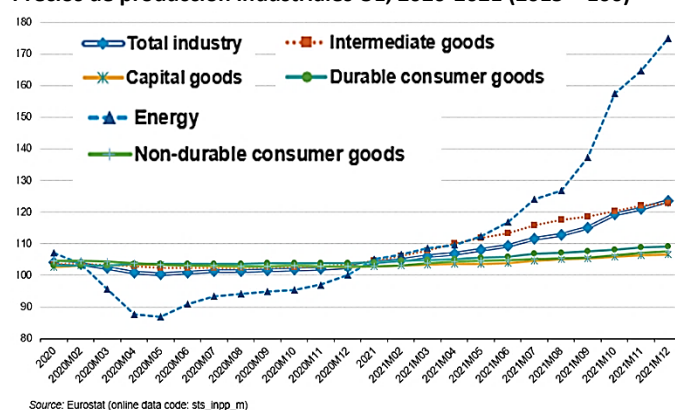
### Desglose de los precios industriales

Como hemos mencionado anteriormente, una reducción de la cuota de ganancia puede darse también en un contexto de incremento de precios, siempre que se incrementen más los costes (capital constante y variable) que los precios de venta.

Como se puede leer y estudiar en El Capital, Libro III, Capítulo XV (y se sintetizaba en El Comunista nº67, pág. 21), una de las causas que ralentizan estructuralmente la tendencia decreciente de la tasa de ganancia es la devaluación del capital constante resultante de las mismas causas que producen la caída de la tasa de ganancia. Pues bien, estamos asistiendo en el plano inmediato a un incremento generalizado del precio de una parte del capital constante lo cual puede estrangular la tasa de ganancia si la sobreproducción impide trasladar el total del coste incrementado en el precio final.

Los titulares de la prensa burguesa insisten en el incremento de los precios industriales y, ciertamente, se han incrementado. ¿Pero suben del mismo modo todos los "precios industriales"? Veamos los datos del imperialismo europeo, proporcionados por Eurostat en el siguiente gráfico.

### Precios de producción industriales UE, 2020-2021 (2015 = 100)



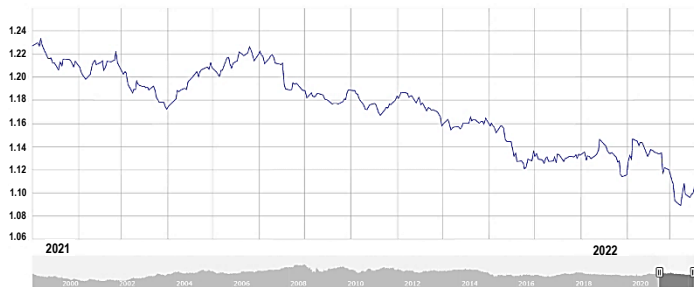
Se puede observar cómo los precios de la energía (Energy) están claramente disparados, lo cual eleva sustancialmente el promedio (Total industry). Y también se puede observar que los productos intermedios (Intermediate goods), es decir el capital constante, también se han encarecido considerablemente, aunque en menor medida que la energía; pero los productos finales han visto un alza sustancialmente menor.

### La devaluación del euro

Ya que estamos hablando del imperialismo europeo, observemos el desarrollo de la relación entre el euro y el dólar. Hemos visto antes como la intensidad de la circulación mercantil entre Europa y Norteamérica va en el sentido de la primera a la segunda. Para garantizar la exportación de mercancías, el euro

tiene que sostener su devaluación ante el dólar.

### Relación euro-dólar



Fuente: Banco Central Europeo, 08-04-2022

Esto explica una parte de la inflación en Europa en la medida en que las mercancías vendidas en euros (a EEUU o a otros países) se abaratan, pero por el contrario se encarecen las compradas en dólares (no necesariamente procedentes de EEUU ni mucho menos).

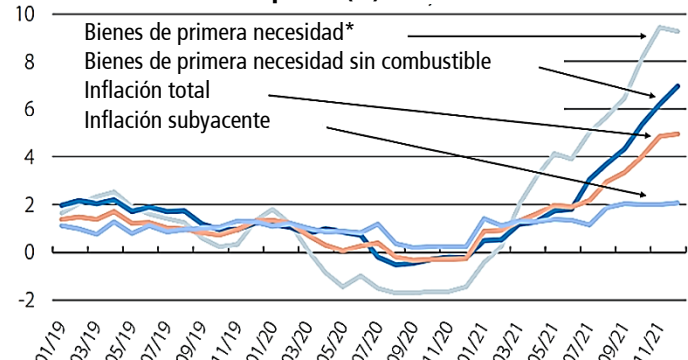
### La inflación

Y llegamos en este punto a la palabra actualmente de moda: la inflación. Aquí debemos distinguir dos aspectos.

El primer aspecto es el deber de los comunistas de apoyarnos en los datos del aumento de los precios de los productos de primera necesidad para la agitación entre las filas de la clase obrera para el desarrollo de la organización sindical de clase y la lucha en el plano inmediato; teniendo siempre presente la profunda relación entre la perspectiva revolucionaria y las incluso pequeñas reacciones y luchas contra el abuso patronal cotidiano: *"(...) ¿quiere esto decir que la clase obrera deba renunciar a defenderse contra las usurpaciones del capital y cejar en sus esfuerzos para aprovechar todas las posibilidades que se le ofrezcan para mejorar temporalmente su situación? Si lo hiciese, veríase degradada en una masa uniforme de seres humanos desgraciados y quebrantados, sin salvación posible. (...) Si en sus conflictos diarios con el capital cediesen cobardemente, se descalificarían sin duda para emprender movimientos de mayor envergadura."* (Salario, precio y ganancia, 1865, K. Marx).

El aumento de precios que llega a repercutirse en los productos finales, se ceba principalmente en los productos de primera necesidad, los productos que consume la clase obrera (datos relativos al imperialismo europeo).

### Variación interanual precio (%)



Nota: \* Alimentos, alquiler, agua, electricidad, gas, gasolina y transporte.

Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de Eurostat, vía Refinitiv.

Esta situación se agrava y se puede agravar sobre la base del papel que juegan Ucrania y Rusia en la producción de determinados productos como el trigo, maíz, fertilizantes y el aceite de girasol además de otros necesarios para la industria como el paladio, níquel, oro, hierro, cobre, aluminio, zinc, etc.

La subida de precio de estos productos puede producirse por la destrucción real que llegue a realizarse (aunque no es el caso todavía, dado que la guerra se ha desarrollado en otras zonas) o por la mera especulación sobre su disponibilidad futura. De hecho, los precios de los alimentos han batido récords a nivel histórico y mundial.

El segundo aspecto, al que dedicaremos más atención en las siguientes páginas, es el estudio del desarrollo del capitalismo y de su crisis, de los mecanismos por los cuales trata de salir de la ciénaga en la que tiende a hundirlo la sobreproducción: confinamientos, aranceles, bloqueos, guerras... (ver también "El Comunista" nº66, pág. 15).

A través de estos colapsos, el sistema capitalista ha logrado una paralización parcial de una serie de sectores productivos: de manera obvia los sectores afectados por los confinamientos, pero también los que han sufrido cierres o reducción de su producción por los altos precios de la energía, del transporte y por el desabastecimiento de su capital constante (materias primas, semielaborados y maquinaria). Así, se ha reducido en cierto modo y por un tiempo una parte de la sobreproducción y mitigado parte de la supercapacidad productiva.

Pero el desequilibrio entre la demanda y la oferta que ha motivado la subida de precios no se ha producido a través de la destrucción de la (super)capacidad productiva sino, principalmente, de torpedear la circulación por medio de la ruptura de la cadena de suministros. Por este motivo, la (super)capacidad productiva sigue intacta y, al mismo tiempo, *"una mayor demanda provoca una mayor oferta y no un alza definitiva de los precios del mercado"* (Salario, precio y ganancia, K. Marx, 1865), es decir, una mayor sobrecapacidad productiva.

Aunque con un papel más secundario, la subida aguda de precios no aumenta por arte de magia el poder de compra de la clase obrera (ni del resto de clases y estratos de la población) por lo que toda una serie de artículos se dejarán de comprar, se comprará la versión más barata de los mismos, se reciclarán o se venderán al mismo precio, pero reduciendo su contenido.

Con stocks sobreabastecidos conviviendo con los desabastecimientos, sin haber destruido (sino todo lo contrario) la sobrecapacidad productiva mundial, con la ralentización del efecto comparativo con la depresión del consumo durante los confinamientos, con la producción de petróleo y gas dirigiéndose a alcanzar la demanda y con la aceleración de su reemplazo con energías alternativas, etc., sin la generación de más electrochoques, espasmos y colapsos la tendencia general sería retomar la senda de la sobreproducción y la deflación.

Ello no descarta que en el mundo capitalista en general y en el capitalismo occidental en particular se desarrollen - e incluso de forma más acentuada - episodios de inflación. Por los motivos expuestos o por los terremotos económicos que puede producir dentro y fuera de EEUU la eventual devaluación del dólar (o del euro) frente a las otras monedas y, especialmente, las asiáticas (ver el próximo artículo o "El Comunista" nº66, pág.12). Lo que significa es que el capitalismo sólo puede tratar de salir de la ciénaga en la que va hundiéndose la sobreproducción a través de una serie creciente de crisis, conflictos y espasmos.

El capitalismo no va a superar la deflación y la crisis de sobreproducción vendiendo más caro el aceite de girasol y el pan, aunque la subida de precio de estos productos y de muchos otros de primera necesidad golpee a la clase obrera.

Pero sí que va a tratar de superarla por el único medio posible en el capitalismo, a través de la paralización y destrucción de una parte de las fuerzas productivas y de las mercancías ya producidas a través de la crisis y la guerra.