

EVOLUCIÓN DE LAS TENSIONES EN LA CADENA DE SUMINISTRO

Semiconductores

Los semiconductores fueron de los primeros productos en sufrir una escasez general durante la reanudación epiléptica de la producción a mediados de 2021 (véase "El Comunista" nº66, pág. 17). Un año después, incluso antes de realizar todas las inversiones prometidas y previstas, de que se hayan construido y puesto en funcionamiento las nuevas fábricas, los precios en el mercado de chips empiezan a caer y los inventarios están rebosantes.

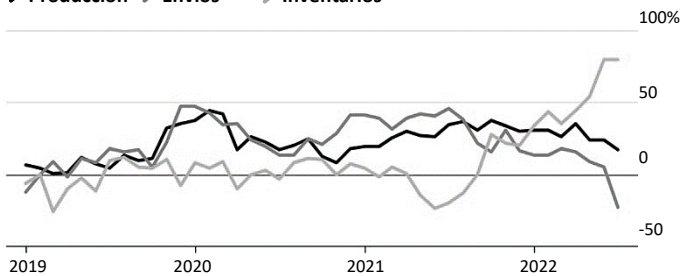
■ Índice de la bolsa de semiconductores en Filadelfia (precio final)



Fuente: Bloomberg

Los fabricantes de chips surcoreanos se han encontrado con una caída del 22,7% de las ventas y una cantidad de chips almacenados un 80% mayor que el año pasado. Esto es la antesala de una situación de sobreproducción.

▬ Producción ▬ Envíos ▬ Inventarios



Fuente: Statistics Korea

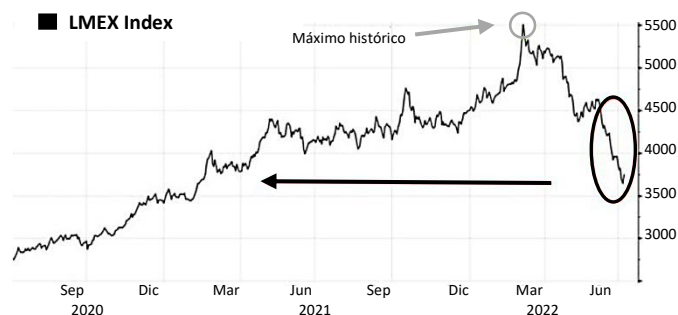
*Crecimiento interanual. Cifras preliminares de junio y julio

Metales

Los metales (hierro, cobre, aluminio, etc.) que se habían disparado de precio por la escasez de las reservas existentes son ahora los protagonistas de una caída de sus precios.

"El cobre se encuentra ya en mínimos de 20 meses, al perforar recientemente la cota de los 7.000 dólares por tonelada. Metal industrial por excelencia, el cobre ya cae el 32% desde los máximos marcados no hace mucho: poco más de tres meses. (...) El mineral de hierro –que se utiliza para fabricar acero– está en una situación similar. Ha perdido todo lo ganado en lo que va de año, alza que llegó a alcanzar el 45%, y ahora cotiza por debajo de los 100 dólares por tonelada." (Expansión, 18-07-2022). *"El precio de las barras de hierro de refuerzo, muy utilizadas en la construcción, ha bajado un 20% desde principios de mayo."* (Expansión, 22-06-2022).

■ LME Index



Fuente: London Metal Exchange, Bloomberg

La evolución de la Bolsa de Metales de Londres (LME) ha ilustrado la caída, demostrando que gran parte del precio alcanzado previamente era puramente especulativo.

Cereales

Los cereales han sido objeto de especial especulación al ser Ucrania y Rusia países que juntos *"suministran el 29% del trigo, el 24% de la cebada y el 15% del maíz del mundo. También el 69% del aceite de girasol y el 18% de potasio."* (La Vanguardia, 27-05-2022). Sin embargo, también los cereales y otras materias primas alimentarias como la soja han empezado a caer de precio, borrando todo el aumento de precio que tuvieron como efecto inmediato del inicio de la guerra en Ucrania. Y ello pese al recargo en los fletes del transporte marítimo de cereales por la guerra que ha alcanzado casi el 60%.

"Los futuros de los cereales se hundieron en Estados Unidos, y el trigo cerró la semana a niveles no vistos desde antes de la invasión rusa de Ucrania. (...) Dos informes clave del Departamento de Agricultura de los EEUU del martes indicaron suministros de cereales mayores de los esperados. (...) Incluso la soja se desplomó, a pesar de que el USDA estimó una superficie menor de la prevista inicialmente. (...) Tanto el maíz como la soja acabaron el día vendiéndose a sus niveles más bajos desde finales de enero, como también hizo el aceite de soja (...)." (Bloomberg, 01-07-2022).

Pese a que ha habido algunas noticias de quema de campos en Ucrania, el reporte ha sido más bien minoritario. El problema se presenta pues para las empresas agrícolas ucranias en términos de la reposición del capital constante. Es decir, no tanto en la pérdida del producto producido sino en la necesidad de realizar la venta para obtener liquidez para invertir en el capital constante en el nuevo ciclo. *"El gobierno ucraniano espera que la producción de cereales caiga alrededor de un 40% con respecto a 2021 (...) Aun así, se traspasa un remanente de 20 millones de toneladas a la temporada que comienza el mes que viene."* (Bloomberg, 19-06-2022).

El eventual robo de parte de la cosecha por parte del imperialismo ruso y su comercialización a través de Turquía y Siria, ha puesto de hecho en circulación por lo menos esta parte de la cosecha, lo que, sumado al grano que se ha movilizado de otras partes del mundo (Australia, por ejemplo), y al incremento de las exportaciones rusas (que este año tendrán una cosecha récord) ha ayudado a mitigar el aumento de precio.

Por mediación de Turquía y después de la petición realizada por la Unión Africana a Rusia, se alcanzó un acuerdo para que pudieran salir barcos con cereales desde Ucrania. El acuerdo tardó en ponerse en práctica, pero finalmente el primer barco zarpó el 1 de agosto con 26.000 toneladas de trigo, seguido de otros tres con un cargamento de 58.000 toneladas en total. A fecha de 8 de septiembre habrían zarpado 200 barcos. En vista de que el 38% de los barcos se dirige a la UE y no a África, Rusia ha amenazado con romper el acuerdo.

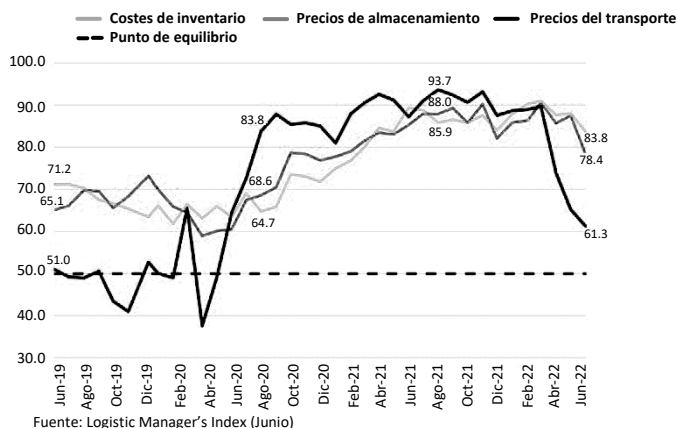
Hay que notar que los precios habían caído ya a inicios de julio (ver más arriba), un mes antes de que pudiera salir el primer barco desde Odesa. En realidad, si todas las reservas de trigo acumuladas en Ucrania (más de 20 millones de toneladas métricas) se pusieran de modo inmediato a la circulación, habría un exceso drástico de la oferta sobre la demanda que hundiría el precio del trigo.

Desde el punto de vista del imperialismo ruso, los altos precios que han tenido los cereales durante unos meses, han resultado ser un gran negocio dado que su principal competidor

en el mercado ha quedado fuera de juego: "Rusia ha seguido exportando su trigo a un precio más alto, encontrando compradores dispuestos y obteniendo más ingresos por tonelada. Además, espera una cosecha abundante de trigo en la próxima temporada (...). Los precios mundiales del trigo han subido más del 50% este año, y el Kremlin ha recaudado 1.900 millones de dólares." (Bloomberg, 24-05-2022).

Inventarios

Todo el sobreencargo realizado ante la situación de desabastecimiento ha generado unos stocks que empiezan a estar incluso demasiado llenos.



Obsérvese cómo la curva del transporte se ha vuelto a situar por debajo de la del almacenaje y de las mercancías almacenadas (inventario), como antes de la reanudación posterior a los primeros cierres y confinamientos, aunque no al nivel de contracción (por debajo de 50).

"Los niveles de inventario siguen creciendo, aunque a una tasa ligeramente reducida (-1,3) de 67,6. Esta tasa es significativamente inferior a la tasa de crecimiento más alta de todos los tiempos, de 80,2, observada en febrero, pero sigue estando muy por encima de la media histórica de 62,9 para esta métrica. En los últimos seis meses, las empresas han realizado un esfuerzo concertado para reducir los elevados niveles de existencias de esta primavera. Muchos minoristas han trabajado duro, y en algunos casos han **sufrido importantes pérdidas financieras, para reducir los niveles de inventario**. Target informó de una caída del 90% en sus beneficios netos en el segundo trimestre, en gran parte debido a sus esfuerzos

concentrados para reducir los inventarios. Esto incluyó la cancelación de 1.500 millones de dólares en pedidos discrecionales, así como la **reducción de los precios de los productos que ya estaban atascados en sus tiendas y cadenas de distribución**." (Logistic Manager's Index report, agosto 2022).

Transporte marítimo

Los precios del transporte marítimo de contenedores han seguido su paulatino descenso mientras continúa el diferencial entre los precios de Asia hacia EEUU o Europa (y viceversa), así como de la UE a EEUU (y viceversa). A los precios de la siguiente tabla hay que añadir que el precio de un contenedor para Asia es de 960\$ desde EEUU y de 498\$ desde el norte de Europa.

| Ruta | Asia – Oeste EEUU | Asia – Este EEUU | Asia – Europa Norte | Europa Norte – Este EEUU |
|---------------|-------------------|------------------|---------------------|--------------------------|
| 19-25/09/22 | 3.241\$ | 7.326\$ | 7.251\$ | 7.146\$ |
| Última semana | -17% | -14% | -8% | 5% |
| Último año * | -80% | -61% | -51% | 2% |

* Comparado con la semana correspondiente en 2021

El diferencial entre el precio de Asia a la costa este de EEUU y desde el mismo origen a la costa oeste de EEUU indica que se ha producido un redireccionamiento de parte del flujo de mercancías que antes llegaba a la costa oeste y que ahora llega a la costa este, para evitar los colapsos y abarrotamientos. Se van reduciendo poco a poco las colas en el puerto de Los Ángeles, al disminuir la demanda y al distribirse las llegadas a otros puertos de ambas costas.

Transporte ferroviario, fluvial y por carretera

El coste del transporte fluvial y por carretera en Europa se ha disparado. El primero por la bajada drástica de los caudales de los ríos debido a la sequía, que llegaron a ser intransitables en algunos tramos. El segundo por el encarecimiento del diésel y la escasez de camioneros.

El transporte terrestre entre China y Europa llegó a 1.517 trenes en julio y la carga entregada alcanzó los 149.000 TEUs en el mismo periodo, lo que supone un aumento del 11% y el 12% interanual, respectivamente. "Los trenes de carga China-Europa alcanzan 200 ciudades en 24 países europeos (...). Hasta ahora, la red ha mantenido el nivel de explotación de "1.000 trenes al mes" durante 27 meses consecutivos." (China Daily, 08-08-2022).

FUENTES DE ENERGÍA Y CAPITALISMO

Evolución de los precios del petróleo

En el siguiente gráfico observamos la evolución del precio del petróleo, con sus picos en 2008, desde 2011 a 2014 y en 2022. Actualmente ha vuelto a bajar al precio anterior al inicio de la guerra en Ucrania. Este precio es todavía un precio elevado que obliga a transferir una gran parte de la ganancia a la renta de la tierra.



La causa última del alto precio del petróleo es que la OPEP+ ha mantenido la producción por debajo de la demanda y de su propia capacidad productiva.

Mucha ganancia y poca inversión

El precio del petróleo está condenado a caer a largo plazo debido a su desplazamiento por otro tipo de energías. Esta circunstancia produce a nivel inmediato un encarecimiento del petróleo por diversas razones: 1) los estados productores mantienen la oferta por debajo de la demanda para asegurarse que obtienen ganancia mientras todavía no ha sido reemplazado o desplazado, 2) la ausencia de inversión encarece la extracción, 3) la ausencia de suficientes fuentes de energía e infraestructuras con las que sustituir a nivel inmediato los combustibles fósiles produce insuficiencia de suministro.

Este es el motivo por el que las petroleras estadounidenses, pese a las grandes ganancias, han decidido volcarse en los dividendos y siguen sin realizar nuevas inversiones.