

"La escasez va a tener una enorme visibilidad en los próximos meses"

Ángel Villarino, Fotografía: Jesús Hellín

18-23 minutos

Alejandro Molins es uno de los [pioneros del comercio europeo](#) en Asia. Tiene una amplísima experiencia sobre el terreno no solo en China, sino también en Latinoamérica (Argentina, Brasil, Chile, Colombia y Uruguay) y África (Sierra Leona, Sudán, Liberia, Sudáfrica y Magreb). Ha ejercido durante años como profesor en Logística y Transporte Internacional en universidades y escuelas de negocios y además es propietario de una de las mejores colecciones de España sobre cartelería social y propaganda política. La tiene a disposición de quien quiera ir a consultarla en un local de Tres Cantos (Madrid), un laberinto de pasillos, carpetas, volúmenes y legajos que lleva el nombre de [Fondo Documental Alejandro Molins](#). Allí nos recibe.



Foto: Jesús Hellín.

Pregunta. Falta material de construcción, cartón para las tapas de los libros, y vidrio para hacer botellas. Escasea el papel y el aluminio, el cobre y el plástico, el pegamento y los microchips. Falta de todo en todo el mundo. Es una situación como yo no recuerdo.

Respuesta. Todo esto es el resultado de varios factores. Por un lado estamos recuperándonos de [la pandemia](#). El motor se paró y ahora está poniéndose en marcha de nuevo. Eso obliga a hacer muchos ajustes. Llegar al pleno rendimiento llevará un tiempo. Cuando paras un sector industrial y lo dejas funcionando al ralenti durante un periodo, volver a ponerlo en movimiento exige no solo recuperar proveedores y mercado, sino también poner en marcha los procedimientos. Así que es razonablemente normal que esto nos lleve un tiempo.

P. ¿Es lo que pasa cuando reseteas el sistema?

R. Claro, tienes que recuperar lo que alimentaba el circuito, toda la cadena de suministro global. El efecto es que se produce una subida brutal de la demanda y una recuperación de los precios. Ese exceso de demanda provoca algo parecido a lo que ocurrió con algunos productos durante la pandemia. Empezaron a faltar [mascarillas](#) porque todo el mundo a la vez quería muchas mascarillas, muchas más de las que iba a necesitar en el corto plazo. Por si acaso. Y eso está pasando ahora con materiales y productos. Esto lleva aparejado un crecimiento de los precios y supone que algunos actores estén aprovechando para recuperar parte de lo que perdieron durante la pandemia.

P. El transporte internacional sufrió mucho y ahora mandar un contenedor de mercancía de Shanghai a Los Ángeles ha pasado de 3.700 a 17.400 dólares en solo un año.

Hay un exceso de presión sobre toda la cadena logística, que a su vez supone un crecimiento de los precios que está siendo brutal en muchas zonas del mundo, especialmente en las conexiones con Asia. Y al mismo tiempo hay una falta de capacidad de oferta. Estamos escuchando que hay carencia de ciertos productos pero [van a faltar más en Navidad](#) porque está fallando todo al mismo tiempo: la energía, las materias primas, el transporte. Todo.

"Van a faltar más en Navidad porque está fallando todo al mismo tiempo: la energía, las materias primas, el transporte"

P. ¿Qué podemos esperar a corto plazo?

R. Como digo, en la [campaña de Navidad](#) se notará enormemente, en sectores como la electrónica de consumo, incluso en el textil. Yo espero que se vaya recuperando a lo largo del año 2022, especialmente en la segunda mitad. Y que paralelamente los precios vayan bajando. Pero es una predicción volátil porque confluye con una subida en otros insumos que están aprovechándose de la recuperación, como los productos energéticos.

P. ¿En qué sentido se están aprovechando?

R. [El consumo medio está bajando](#) pero los precios están disparados. ¿Cómo es eso posible? Ocurre que los productores han visto un buen momento para subir los precios y recuperar parte de la hucha que habían ido perdiendo en los últimos tiempos. El petróleo arrastraba años de caídas y se desplomó drásticamente durante la pandemia. Muchos países productores lo pasaron muy mal. Ahora están aprovechando para recuperarse. Algunos han tenido graves problemas técnicos. En sitios como Arabia Saudí o Venezuela hay estructuras de producción muy anquilosadas, entre otras cosas porque las inversiones se pararon a causa de la caída de la demanda.

P. Los problemas de muchos de estos países productores son previos a la pandemia, ¿no?

R. Es que coincide un problema estructural con un problema coyuntural. Lo que quiero decir es que si yo soy un país productor de [petróleo](#) y ahora me pagas el barril a 86 dólares en lugar de a 26, te puedes imaginar que mucho no me voy a quejar. Es más, voy a intentar estabilizar por arriba el precio. Con el gas pasa lo mismo. Piensa que para muchos de estos países el presupuesto nacional depende por completo de esto. Es el caso de Venezuela, Arabia Saudí o Argelia... Imagínate que ahora en España tuviésemos un incremento en una exportación, pongamos las naranjas, que nos permitiese multiplicar por dos nuestros ingresos. En muchos de estos países se está produciendo algo así. Y son países que además tienen graves crisis sociales. Nadie va a renunciar a eso. Ni por la estabilidad del planeta ni por nada.



Foto: Jesús Hellín.

P. ¿Y con las materias primas ocurre algo parecido?

R. Sí, ocurre con metales y minerales, por ejemplo. Hay países que están viendo una ocasión de oro para recuperar parte de las pérdidas que han sufrido en la pandemia. Para Perú, Chile, Bolivia, para gran parte de [África](#)... En esta crisis de desabastecimiento hay perdedores globales y hay ganadores globales. Y si a todo lo anterior le añadimos un problema con los insumos necesarios para la producción como es la energía.... Aunque todo el mundo le echa la culpa al gas, en España claramente no es culpa del gas, sino de un sistema de precios que es evidente que no funciona... Tenemos los precios más caros de Europa por algún motivo.

P. Y una cosa agrava la otra, y se retroalimenta el problema, como ocurre con el transporte.

R. Las empresas del [transporte](#) son un oligopolio, uno imperfecto pero que funciona perfectamente, con un puñado de compañías capaces de mover casi dos tercios del transporte mundial en contenedores. Estas tampoco se van a quejar porque están ganando dinero a espuestas con esta crisis. Además son actores que intervienen en toda la cadena de suministro porque gestionan también otros modos de transporte, operaciones logísticas, puertos, terminales, etcétera. Se ven fuertemente beneficiados. Como han tenido unos años previos de crisis, piensan que es razonable recuperar parte de lo que perdieron.

P. ¿Cuántas navieras se reparten la tarta?

R. Son seis gigantes y solo una de ella sostiene el 20% del tráfico mundial, el grupo danés Maersk. Luego están los chinos, los japoneses, los franceses... Controlan entre todas alrededor del 60-70% de los desplazamientos mundiales. Ahora cuesta diez veces más enviar un contenedor, ¿no? Pues lo que va dentro, el producto, va a llevar eso incorporado en el precio. En un margen que está entre el 3 y el 30 por ciento del coste final. Es una subida brutal. Y no solo es que suba, es que directamente no hay suficientes buques para transportarlo todo, así que algunas empresas están pagando incluso más de los precios más altos con tal de garantizarse el transporte.

"Aunque todo el mundo le echa la culpa al gas, en España claramente no es culpa del gas, sino de un sistema de precios que no funciona"

P. Es como cuando estás en un atasco de tráfico, que cuesta entender cómo se ha podido montar tal embotellamiento.

R. Durante la crisis, y durante la pandemia, algunas voces plantearon nacionalizar cosas, incluso devolver la producción a países como [Estados Unidos](#)... Se dijo que había que cambiar el sistema. Pero para cambiar el funcionamiento del mundo hace falta mucho más que decirlo.... ¿Tú ha visto un cambio en la estructura productiva de España? No, ¿verdad? Enunciarlo está muy bien y te desahogas, pero no vas a montar de la noche a la mañana una fábrica de coches, ni una fábrica de televisores, ni a formar 100.000 ingenieros informáticos. Es mentira que esto se pueda hacer. Serían necesarios planes a larguísimo plazo, con un enorme esfuerzo y determinación. Y aún así quizá sale mal. Y como es mentira lo que decían, estamos volviendo a tirar de donde está localizada la producción en el mundo, que es en Asia. Y estamos tensando aún más una cadena que ya funcionaba de forma deficiente y que ya en muchos casos era incapaz de atender a la demanda.

P. ¿Y crees que peligra la forma en la que Occidente se ha abastecido en los últimos años de productos manufacturados o de materias primas básicas?

R. Es que tenemos que entender que no solo nosotros necesitamos esos productos. [En China](#) tienen ya carencias y un mercado interno cada vez más grande. Si ellos que son los que producen tienen escasez, ¿qué va a pasar aquí?

P. ¿Pero crees que puede haber un desequilibrio importante en Occidente, por ejemplo en productos que estamos acostumbrados a comprar a países asiáticos?

R. Si el cambio fuera muy brusco... Pero creo que ni en un lado ni en otro va a ocurrir algo tan vertiginoso como para que descarrile. Lo que sí hay es una traslación de la demanda desde Asia hacia otros países. La producción de papel ahora mismo se está trasladando hacia Medio Oriente y el Este de [Europa](#). Incluso hay nuevos proveedores en temas traicionables, como Etiopía con el textil. Eso se lleva tiempo produciéndose. Estamos acostumbrados a comprar a los países asiáticos y seguiremos haciéndolo, quizá con productos de mayor calidad y mayor precio. Pero el incentivo va a seguir siendo importante al menos durante unos años porque muchos países siguen orientados a la exportación. No solo es China, también están Vietnam, Tailandia... Y aparecen actores nuevos como Birmania.



Foto: Jesús Hellín.

P. Los países asiáticos cada vez tienen más mercado interno y cada vez intercambian más bienes entre ellos. No sé si tienen tantos incentivos como antes para practicar el monocultivo de exportaciones baratas a Occidente.

R. China desde luego está cambiando y va a consumir más internamente. Y el negocio de China con [Asia](#) ya es el 65% del total. Habrá que buscar alternativas que no pasen por pagar salarios de risa. Necesitamos una cadena de suministro global donde podamos interrelacionarnos con otros países pero en distancias más cortas, buscar procesos menos intensivos en consumo de energía, más sostenibles, etcétera. Cuando los costes de transporte te cuestan diez veces más te das cuenta de que hay que hacérselo mirar. Y va a ir a peor y no va a ir a mejor.

P. Durante la pandemia hubo quien pronosticó el fin de la globalización. China acaba de pulverizar de nuevo su volumen de exportaciones.

R. Hace menos de un año parecía que iba a cambiar todo y... En realidad, tener estructuras alternativas en la industria es algo que a mí me parece bien. Si hay una crisis gorda, [un terremoto](#), un problema grave, pueden servir como solución puntual para sectores estratégicos en momentos críticos. Asumiendo que es un coste brutal, porque producir algo que no estás acostumbrado a producir es difícilísimo. Cosas que parecen secundarias como los protocolos de seguridad se tarda a veces años en ponerlos en marcha.

P. ¿Y hay cambios que están en marcha, aunque tarden en consolidarse?

R. Se puede recuperar la racionalidad y la sostenibilidad. No parece razonable pensar que podamos consumir a un precio irrisorio un producto que se cultiva a 12.000 kilómetros, como los kiwis de Nueva Zelanda. Pero no porque queramos prohibirlos sino porque no parece racional que un producto que tiene que ser barato aguante los precios de transporte. Si cuesta cinco veces más, siempre habrá alguien dispuesto a pagar por un kiwi de [Nueva Zelanda](#) o una botella de agua de Japón, pero ya será el capricho que te cuesta una pasta, no algo integrado de manera natural en la cadena. No es lógico que mañana traigamos naranjas de Valencia y pasado mañana de Argentina o de Chile. Así que creo que hay cosas en las que sí se va a recuperar la racionalidad. Pero el mayor motor de cambio va a ser el precio.



P. ¿Han llegado algunos de estos cambios a España?

R. En los últimos años creo que sí se ha dado una cierta rectificación en la estructura industrial española. Ha habido un acercamiento importante a ciertos proveedores y lo que antes venía todo de Asia, ahora algunas empresas punteras de [España](#) como el sector textil hablan de que el 60 por ciento de sus proveedores están en un entorno mucho más cercano: Europa, Europa del Este y África. Parece más razonable. Ahora, lo de que la globalización se ha acabado, sal a la calle y me lo cuentas. China está exportando más, como decías. Seguimos dependiendo de sus productos, y del litio de Bolivia, y del coltán del Congo...

P. ¿Se puede regular o intervenir de alguna manera para aliviar la escasez de productos estratégicos? ¿Se debe?

R. Igual que se hizo en la pandemia, sí creo que tiene que haber una respuesta. La gobernanza global tendrá que imponerse en algún momento ante situaciones así. Necesitamos actores políticos e institucionales con capacidad de negociación que puedan por lo menos negociar condiciones globales cada vez más razonables para todo el mundo. En nuestro caso la solución más sencilla está en [la Unión Europea](#). Igual que ahora se quieren tomar decisiones colectivas en el problema energético, pues tendrás que hacer lo mismo en otros temas, por ejemplo industriales, o con el transporte. Tiene que haber actores políticos muy fuertes porque los actores corporativos tienen un peso y un poder brutal. Ahí tienes a las tecnológicas... O el transporte. Cómo le vas a echar un pulso a una empresa que maneja el 20 por ciento del transporte mundial si eres una nación de unos cuantos millones de habitantes. Uno de los objetivos de la gobernanza global debería ser que ninguno de estos actores tenga tanto peso.

"En los últimos años creo que sí se ha dado una cierta rectificación en la estructura industrial española"

R. Estamos hablando desde hace tiempo de que no hay microchips. Aunque no sepas qué es un microchip puedes imaginar que hay una cadena compleja detrás de su fabricación. Pero resulta más impactante cuando escuchas que hay problemas con el suministro de vidrio o de cartón, de objetos que se fabrican con arena o madera. En principio no tienen complejidad tecnológica ni materias primas escasas. ¿Cómo puede ocurrir?

R. Coge el caso del papel. Hay un exceso de demanda de madera, que se utiliza para muchas cosas. Y los requerimientos de sostenibilidad son cada vez más duros. Pero además es que tiene un consumo energético elevado. Y encima resulta que todo el mundo quiere editar a la vez. Seguro que está pasando en miles de sectores y productos, lo que ocurre es que algunos son más visibles que otros. Coge los microchips, por ejemplo, que es algo que llevan miles de tipos de productos, cada vez más. La producción de chips está en manos de muy pocos productores y hay una gran concentración en Oriente. Falta agua, faltan tierras raras y faltan otras cosas. Necesitan mucha agua y Taiwán tiene sequía. Y faltan tierras raras, que están concentradas en China... y [en Afganistán](#), donde hay un pequeño problema con los talibanes. Si todos los chips se hacen en tres fábricas del mundo, es fácil que algo acabe fallando. Se dijo que se iban a abrir fábricas de chips en Europa, pero por el momento no sé de ninguna. Y el problema se conoce desde hace mucho tiempo.

P. ¿Anticipas que haya sectores donde la escasez sea más aguda que en otros?

R. Es que depende de la visibilidad. La producción de productos médicos no la notas si no lo necesitas, pero si faltan coches, te enteras enseguida. Ahora mismo no consigues material de construcción y la gente que quiere hacer una reparación en su casa se da cuenta directamente esta crisis. Y van a faltar muchos más cosas porque algunas empresas se van a ver afectadas con el tema energético. ¿Qué va a pasar si cierra Sidenor, si [Alcoa](#) sigue cerrada? ¿Con qué haces una casa? ¿De dónde sacas el alambro y la ferralla? Y falta cobre. Y faltan porcelánicos. Por no hablar de la electrónica: ordenadores, repuestos. Y ahora viene la campaña con más demanda del año. Va a haber una enorme visibilidad de la escasez en los próximos meses. Y los precios van a tener un incremento no tan leve.

"La producción de productos médicos no la notas si no lo necesitas, pero si faltan coches, te enteras enseguida"

P. Decías antes que a mediados de 2022 debería solucionarse. ¿Cómo llegas a esa conclusión?

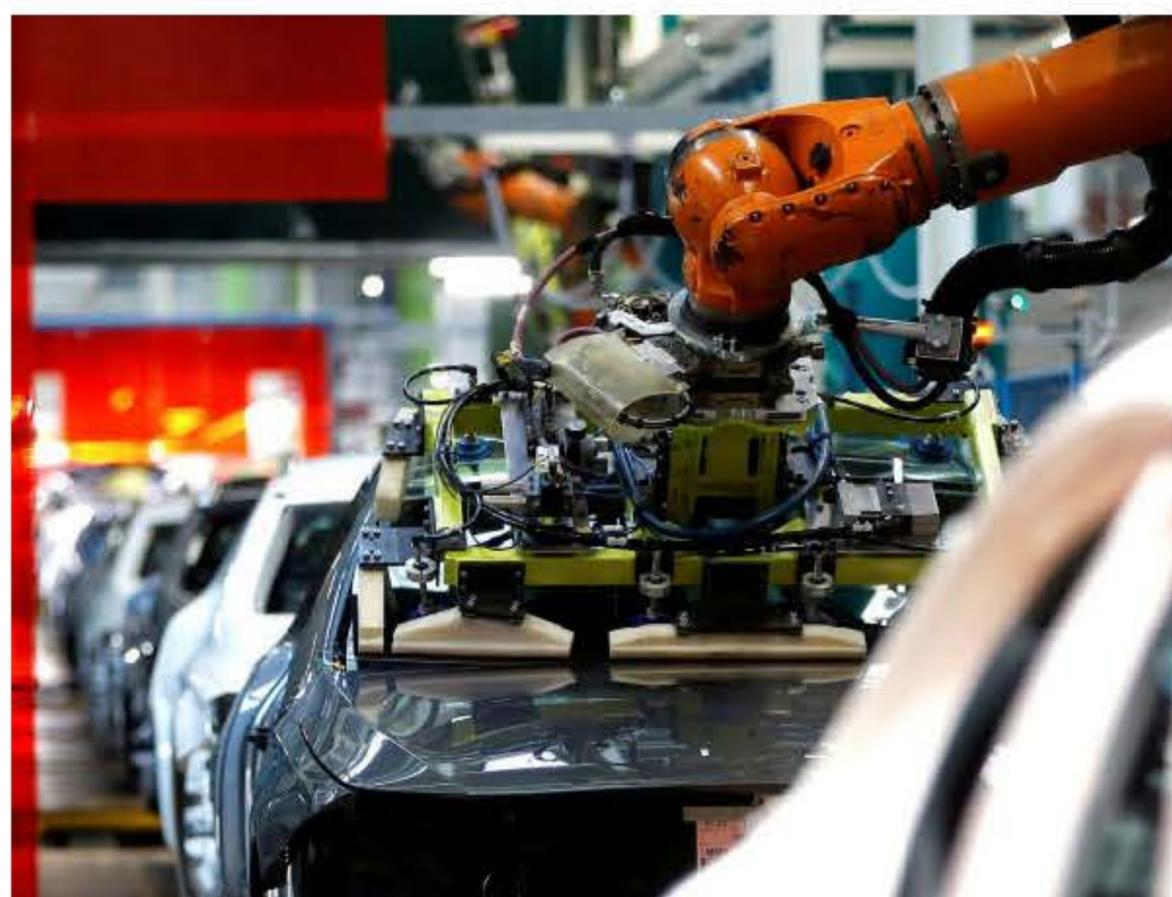
R. Entiendo que la cosa empezará a mejorar cuando acabe el año nuevo lunar en china y empiece el siguiente trimestre, el segundo o tercer trimestre del año. Los productos de la campaña de Navidad llegan a Europa en agosto, septiembre o primeros de octubre. Es posible que para mayo, junio o julio del año que viene, los precios del transporte hayan descendido y las cosas se hayan estabilizado. Eso no sé si es previsión o deseo, quizá una mezcla de las dos cosas. Lo digo también porque está subiendo la inflación a gran velocidad. Espero que se empiece a normalizar o vamos a entrar en una situación muy delicada. Y en cualquier caso es posible que parte de esos costes ya se queden en el sistema.

P. Otro problema de esta situación es la incertidumbre que genera, por ejemplo a la hora de hacer un presupuesto.

R. Es que ahora tú imagínate que montamos tú y yo una empresa de construcción. Sabemos que cuesta 3.000 euros el metro cuadrado, pero todo eso está basado en una lista de precios. De pronto nos dicen que van a subir las materias primas entre el 5 y el 20 por ciento. ¿Qué hacemos? O nos cubrimos y subimos el presupuesto por si acaso, o lo dejamos todo abierto y lo vamos actualizando. Pero solo el hecho de que haya psicosis de precios sube los precios automáticamente. Es una espiral.

P. Otro mantra que se está cuestionando es el gran mantra de la logística, el que anima a no tener stock.

R. Esto se ha venido planteando durante toda la pandemia. Las empresas no tienen apenas stock, hasta el punto de que muchas industrias no tienen materiales ni para una jornada de producción. Esto ahora se replantea, claro. Pero imagínate que toda la cadena mundial entrase en estrés y todo el mundo quisiese hacerse con un stock de la noche a la mañana. Multiplicarías la tensión por equis, que fue lo que pasó con [el papel higiénico](#) o las mascarillas en la pandemia. Es evidente que no había tanto culo que limpiar. Pero es que la demanda excedía en un 40% el consumo ordinario.



P. Está claro que no se puede hacer de golpe.

R. Almacenar stock es muy caro. Y el stock cero es en principio más sostenible, sobre todo combinado con [la digitalización](#). Cuando yo empecé a trabajar en comercio intencional, algunas empresas tenían seis meses de stock. Eso cuesta un dineral. ¿Es necesario volver a algo así? No creo. Tendremos que tener un mínimo stock estratégico y ver si el riesgo de no tener stock es superior a la ventaja de tenerlo. Es un tema muy importante. Que nos exige replantear cosas que dábamos por supuestas. Pero insisto en que es muy peligroso cambiar de idea de la noche a la mañana con esto, porque puedes recalentar aún más todo el sistema y acabar como con el papel higiénico.