



**Alberto Iglesias**, gestor de fondos de GVC Gaesco

La vuelta a la normalidad ha dejado imágenes impactantes de caravanas kilométricas en los principales accesos a las grandes ciudades, fruto del retorno a la presencialidad en muchos puestos de trabajo y la vuelta al cole. Sin embargo, no es la única **rush hour** detectada este otoño: hablamos de los grandes problemas que están llevando a parones en las principales líneas de producción de automóviles y componentes tecnológicos.

Como siempre, analizar cuáles han sido los orígenes de esta hora punta de la cadena de suministros es fácil, pero no está claro cuál será su desenlace. Empecemos por el motivo de la escasez de componentes. Durante el periodo de confinamiento provocado por la **COVID-19**, se produjo un **shock** fuertísimo en la demanda de bienes y servicios. Y debido a la flexibilidad de la misma, se generó una **fuerte caída de los precios de las materias primas**. Entonces, las cadenas de producción, también afectadas por esta caída de demanda, no pudieron parar los procesos productivos de la noche a la mañana.

Una vez se empezaron a levantar los confinamientos de los distintos países, se produjo un **vertiginoso aumento del consumo**, trasladándose parte de esta de los servicios a los bienes. Esta fuerte recuperación en “V” de la demanda, se ha topado ahora con un **shock** de oferta, ya que **los procesos productivos no se ajustan tan rápidamente como los hábitos de consumo**. Por tanto, las tensiones y los cuellos de botella en la producción y

distribución son debido a esta recuperación en “V”.

Adicionalmente, y pensando que no se iba a producir una recuperación de la demanda tan rápida, las industrias no han invertido lo suficiente para satisfacerla, condicionada por varios factores: mayor reclamo de equipos informáticos; inversión en 5G; aumento de vehículos electrificados que conlleva un aumento de chips, y nuevos hábitos de consumo, como el aumento en la compra de vehículos, derivado del deseo de evitar el transporte público. Por ello, **las principales industrias afectadas son la automoción y el sector tecnológico** (producción de servidores, ordenadores, móviles, etc.).

Tenemos que pensar que los ciclos de inversión en las fábricas de semiconductores son largos, lo que está limitando la capacidad de los productores para atender a la fuerte demanda. Es decir, la fabricación de semiconductores es muy intensiva en capital e implica fuertes y largas inversiones. Éstas no se han realizado e incluso, con la COVID-19, se cerraron plantas de ensamblaje de semiconductores en Taiwán, Corea y China.

Adicionalmente a los dos principales factores, las inversiones insuficientes durante el confinamiento y el repunte vertiginoso de la demanda de bienes en forma de “V”, se unen los **cuellos de botella que se están produciendo en la distribución**, sobre todo en el transporte marítimo, elevando muchísimo los costes de los contenedores.

Por el momento, se estima que hasta el 2023 no se reequilibre esta situación. La solución se creará por ajuste de la oferta y de la demanda, y este proceso se producirá por una caída de la demanda de bienes o por un aumento de la oferta como consecuencia de inversiones en los procesos de producción.

**Por el momento, lo único claro es que la recuperación del consumo ha provocado un auge del precio de las materias primas.**

Y este aumento tiene un impacto en el coste del producto final, tanto por mayor coste de los componentes, como de la distribución. La pregunta ahora es: **¿seremos capaces de sobrevivir económicamente al atasco de los semiconductores en plena recuperación económica?**

Síguenos: