

## La OMC y la identidad oculta de los cuellos de botella: El capitalismo

Por: [Eduardo Camín](#)

Globalización, 25 de noviembre 2021

[estrategia.la](#) 17 November, 2021

Región: [Mundo](#)

Tema: [Economía](#)

*El 10 de noviembre delegados de la Organización Mundial de Comercio (OMC) y representantes del mundo académico y el sector privado mantuvieron un intenso debate sobre las dificultades con que se enfrentan las economías debido al fuerte aumento registrado recientemente en los costos del transporte marítimo.*

Las interrupciones operativas, incluidos los importantes cierres de puertos causados por la pandemia de la Covid-19, han ejercido presión sobre los sistemas logísticos, han creado incertidumbre y han aumentado los costos comerciales. Las presiones sobre las cadenas de suministro fueron causadas por el fuerte repunte reciente del comercio mundial y la creciente demanda de bienes de consumo duraderos, incluida la creciente demanda de contenedores de envío de Asia oriental combinada con las restricciones de la pandemia.

El transporte marítimo, que hoy supone el tránsito del 90% de las mercancías que se mueven en el mundo, está en el foco de la actualidad mundial en esta recta final de 2021 y trata de poner nombre a su propia situación de caos. Una onda expansiva que generó un tablero donde las piezas, los barcos y los contenedores, no están donde se necesitan y la actividad en los puertos -principalmente en los de Estados Unidos y China- ha llegado al colapso.

En la oportunidad, la Directora General Ngozi Okonjo-Iweala pidió a los gobiernos y las empresas que «*continúen identificando los cuellos de botella de la cadena de suministro e implementando medidas para mitigar su impacto en el comercio*» y trabajen para «*hacer que las cadenas de suministro mundiales sean más resistentes*».

«La pandemia de COVID-19 ha puesto de relieve tanto la vulnerabilidad como la resiliencia de las cadenas de suministro interconectadas. La evidencia durante el último año y medio es que las cadenas de valor globales generalmente se han mantenido bien. Gracias a que los gobiernos han estado en su mayoría limitados en el uso del proteccionismo comercial, las cadenas de suministro pudieron reanudar sus operaciones cuando las economías reabrieron el verano pasado», señaló.

Destacó, asimismo, que los cuellos de botella de la cadena de suministro «han surgido como un riesgo significativo para la recuperación más amplia de la producción económica y el comercio después de la pandemia».

Los participantes intercambiaron información sobre las limitaciones impuestas por los miembros a la importación y exportación de mercancías debido a las perturbaciones actuales del transporte marítimo y debatieron el papel fundamental que puede desempeñar la OMC para ayudar a fortalecer las cadenas mundiales de suministro.

La aplicación de medidas de facilitación del comercio, la aceleración de la automatización y la digitalización y la apertura del mercado de los servicios de transporte y logística fueron algunos de los elementos citados como útiles.

El ministro de Relaciones Exteriores, Integración Regional y Comercio Internacional de Mauricio, Alan Ganoo, pidió «racionalizar, modernizar y digitalizar los procedimientos comerciales, reducir el contacto físico entre los trabajadores de la industria naviera, enfoques creativos, como la cooperación transnacional entre países y proveedores de servicios de transporte.

«Debemos hacer todo lo que esté a nuestro alcance para reducir los impactos empresariales, especialmente en las pequeñas empresas de todo el mundo», dijo la Directora General Adjunta, Anabel González.

«Es de vital importancia garantizar que todos los países, especialmente los más pobres, puedan reactivar la recuperación económica posterior a la pandemia. Igual de importante es aprender de la Covid para evitar interrupciones similares en el envío en el futuro. Esto significa que debemos pensar en cómo fortalecer la resiliencia de las cadenas de suministro y las políticas necesarias para hacerlo», añadió la funcionaria.

Los oradores señalaron los efectos particularmente agudos del aumento de los costos del transporte marítimo en las perspectivas comerciales y la competitividad de los países en desarrollo, en particular para los pequeños estados insulares, las naciones en desarrollo importadoras netas de alimentos.

«A medida que los cuellos de botella en la cadena de suministro marítimo dificultan que los países en desarrollo aprovechen la demanda del mercado externo, frenarán el crecimiento y la recuperación económica de la pandemia», dijo Okonjo-Iweala.

### **Una tormenta perfecta**

Además, China ha tenido que cerrar instalaciones por nuevos brotes de Covid. Sin dudar que la pandemia haya sido el punto de inflexión, para muchos el origen de esta crisis del comercio marítimo, en vísperas de las fechas de mayor consumo del año (Black Friday, Cyber monday, Día del soltero en China, Navidades...) está, en gran medida, relacionada con lo ocurrido durante la pandemia.

Algunos expertos destacan que 2016 a 2018 había sobrecapacidad, y los precios estaban en una espiral a la baja y se llegó a pagar 1.000 dólares o menos por trasladar un contenedor de Asia, mientras tanto hoy, por ese mismo trayecto se pagan 15.000.

Tampoco se debe olvidar algunos movimientos que se generaron entre las navieras, donde las grandes compañías japonesas se fusionaron y la danesa Maersk compró la alemana Hamburg Süd, generando movimientos de una política oligopólica sostenida por el sistema.

Pero llegó la pandemia y el consumo se hundió. Un parón que pasó por eliminar rotaciones, quitar barcos, no renovar contenedores. Tras el parón, llegó el acelerón de la demanda,

sobre todo en Estados Unidos, pero sin que los mimbres de la logística marítima estuviesen preparados para una recuperación tan rápida, aunque desigual.

### **Nueva extensión, nuevas vulnerabilidades ... viejas contradicciones**

Los transportes se han convertido así en uno de los principales factores del modo de producción capitalista, dentro de un proceso dialéctico en el que las posibilidades técnicas permiten una intensa deslocalización, y donde la dimensión de ésta aumenta la rentabilidad. La consecuencia es una permanente huida hacia adelante, hacia el gigantismo y la reestructuración del sector, pero también hacia el desarrollo de distintas vulnerabilidades.

Hasta la actual crisis capitalista, en el sector del transporte siempre se tendía a bosquejar un cuadro algo idílico de la puesta en marcha de todo este conjunto de nuevas técnicas asociadas para que el sistema funcionara supuestamente sin fricciones. Y se ignoraban estas vulnerabilidades o se pensaba que si se consideraban a escala mundial, las estrategias del capital podrían paliar lo que consideraban como meros contratiempos en el camino, confiando precisamente en las ventajas de esta nueva dimensión.

Pero el capitalismo es una eterna guerra interna (a veces también externa), y esta guerra se desarrolla en primer lugar entre diferentes elementos económicos. En esta guerra, las líneas de comunicación, es decir, los transportes considerados en su sentido más amplio, juegan un rol vital.

La presente organización del sistema capitalista ha alargado considerablemente las líneas de comunicación en casi todas las actividades del proceso productivo. Y lo que es más importante, ningún medio de comunicación es fiable en sí mismo, sea cual sea la perfección del instrumento empleado.

Toda herramienta utilizada en los transportes obligatoriamente emplea energía y hombres, lo cual explica en parte su vulnerabilidad; a esto hay que añadir una debilidad que proviene de la irracionalidad del propio capital, que en la concurrencia entre diferentes unidades para la conquista de un determinado mercado multiplica los sistemas de explotación de los medios de transporte y comunicación.

Estos, por tanto, no se estandarizan y a veces son incluso incompatibles, lo cual causa disfunciones. En lo que respecta a los factores humanos, por mínimos que sean en el conjunto del proceso de transporte, por muy desarrollada que esté la automatización, debe intervenir en un momento u otro, y pueden ser causa de la ruptura de una cadena cada vez más extensa, debido a la mundialización.

Nada es estático: si en las últimas décadas esta dinámica se ha acelerado, hoy se ve de nuevo perturbada, sobre todo en lo que respecta a los transportes, a causa de la crisis que afecta tanto al coste de los medios empleados y de la energía necesaria para su funcionamiento, como a las corrientes comerciales debido a las restricciones y las transformaciones en el consumo.

### **Sin una clara solución a la vista**

No hay consenso en cuanto a cuándo terminará esta situación disfuncional en el comercio global. Como sucede con la inflación o con la evolución de las materias primas, algunos expertos consideran que es un tema puntual, que se solucionará con el tiempo; y quienes

ven en esta crisis un punto de inflexión que puede, incluso, cambiar el modelo logístico.

Algunos observadores predicen que los márgenes podrían verse presionados si la congestión persiste hasta bien entrado el 2022. Para otros puede que sea una cuestión de esperar a que escampe, pero muchas multinacionales han optado por el camino del medio y cambiar la línea logística tradicional, lanzándose a fletar sus propios barcos.

Amazon, por ejemplo, ya lo hace de forma recurrente y, ahora, otras empresas como Walmart, Ikea o Home Depot, han dado el mismo paso. Coca-Cola trata de esquivar el temporal contratando barcos que hasta ahora se han dedicado al transporte de grano.

Un cambio de modelo, de márgenes y de aumento de costes que tiene y tendrá consecuencias en todos los sectores.

### **Eterno ausente de los debates, el capitalismo**

Desde que surgió el modo de producción capitalista, el transporte siempre ha jugado este papel, y se puede decir que en la producción mercantil la circulación no es menos importante que la producción misma. Estos agentes de la circulación juegan un papel tanto en el proceso de producción, en el aprovisionamiento regular -a lo largo del proceso- de materias primas, energía y mano de obra (capital variable), como en el transporte de la mercancía hasta los lugares de consumo donde se convierte en dinero.

Por lo tanto, para el capitalista es esencial que esta transformación se haga lo más rápidamente posible, primero para poder financiar la continuidad de la producción y luego también para que el capital reciba la remuneración de la plusvalía. La velocidad del medio de transporte y su fiabilidad son algo esencial, tanto para el retorno del valor que la mercancía porta como para la competencia con otros productores de la misma mercancía.

El producto de la actividad capitalista, la mercancía, tiene que venderse. Esta es una transformación absolutamente necesaria para que el capitalista recupere no sólo todo el capital que ha invertido, sino también la plusvalía. Venderla significa consumirla mediante su entrada en el proceso de producción - como materia prima o medio técnico de producción-, o bien como producto de consumo que contribuye principalmente a la reproducción de la fuerza de trabajo.

Sea cual sea su destino (compra de materias primas, medios de producción o consumo individual), las mercancías hay que transportarlas, salvo casos concretos en los que se consumen *in situ*. Esto es condición necesaria para que se transformen en dinero, el cual, por su parte, para volver al bolsillo del capitalista, también hay que transportarlo.

Creemos que los cuellos de botella de la OMC son indicios minimizados, cuando no ridiculizados o explicados de una u otra manera. En realidad la connivencia se sostiene desviando la atención del hecho concreto (la crisis) o reformulando dialécticamente su significado a fin de que resulte aceptable.

A través de estos ejemplos, podemos observar la fuerza que tiene una atención desviada para ocultar una realidad histórica, que no es más que la profunda crisis a todos los niveles del capitalismo. De las vacunas, al comercio mundial pasando por el transporte marítimo los cuellos de botellas se acumulan.

**Eduardo Camín:** *Periodista uruguayo acreditado en la ONU- Ginebra. Analista asociado al Centro Latinoamericano de Análisis Estratégico (CLAE, [estrategia.la](http://estrategia.la)).*

La fuente original de este artículo es [estrategia.la](http://estrategia.la)  
Derechos de autor © [Eduardo Camín](http://Eduardo Camín), [estrategia.la](http://estrategia.la), 2021

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)  
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Eduardo Camín](#)

**Disclaimer:** The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: [publications@globalresearch.ca](mailto:publications@globalresearch.ca)

[www.globalresearch.ca](http://www.globalresearch.ca) contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: [publications@globalresearch.ca](mailto:publications@globalresearch.ca)