

MERCOSUR/PM/REC.03/2021

RECOMENDACIÓN: Propicia la constitución de un foro pertinente de abordaje de las alteraciones *en las cadenas de suministro regional en el contexto de los recientes acontecimientos a escala global en la recuperación económica del Covid 19* .

VISTO

El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, el Protocolo Constitutivo del Parlamento del MERCOSUR y la LVII Cumbre de Presidentes del MERCOSUR, el 16 de diciembre de 2020, donde expresaron su satisfacción por las medidas adoptadas en cada país para facilitar el comercio internacional de bienes y servicios y de esta manera hacer frente a la emergencia sanitaria producto del COVID-19, contribuyendo a garantizar a nuestros Estados el funcionamiento y la sostenibilidad de las cadenas de suministro regional, principalmente de alimentos e insumos básicos y médicos.

CONSIDERANDO

Que la crisis sanitaria provocada por la COVID-19 ha generado severos efectos económicos y sociales e importantes interrupciones en las cadenas y el comercio internacional y ha puesto en cuestión el futuro de la globalización . Esta crisis no solo es diferente, también es más grave que las crisis económicas anteriores.

Que la estructura productiva de la región presenta una gran heterogeneidad entre los sectores y entre las empresas. Pocas actividades de producción y procesamiento de recursos naturales, algunos servicios de alta intensidad de capital (electricidad, telecomunicaciones y bancos) y pocas grandes empresas tienen altos niveles de valor agregado por trabajador, mientras que los demás alcanzan niveles muy bajos de productividad.

Que la crisis que ha generado la pandemia en el funcionamiento de las cadenas mundiales de suministro ha llevado a retomar la discusión sobre el bajo nivel de integración productiva de la región de América del Sur y las posibilidades que ofrecería la integración regional –que se encuentra mucho menos desarrollada en comparación con otras regiones– para impulsar el crecimiento económico y el valor añadido en las exportaciones de los países de la subregión.

Que en vista de la propagación simultánea de la interrupción en miles de cadenas de suministro (el efecto dominó) y la propagación del brote epidémico en la población (propagación pandémica, con posibilidad de rebrote) y la existencia de perturbaciones a largo plazo y su imprevisibilidad escalable.

Que la gravedad de las interrupciones simultáneas en la oferta, la demanda, en las operaciones logísticas y en la infraestructura. Pensando en que las pandemias son

Recibido 29/12/21
MEP/236/2021

trastornos únicos de amenaza sistémica para casi todas las cadenas globales de suministro. Por tanto, el Covid-19 ha demostrado de manera tangible la vulnerabilidad de la economía globalizada.

Que resulta imprescindible seguir trabajando desde el ámbito legislativo en las tendencias económicas en las cadenas de distribución regional y su impacto en el empleo, así como en algunos temas de políticas públicas, incluyendo la regulación de las nuevas formas de empleo y el cierre de las brechas digitales, que representan un desafío para Gobiernos de la región y los actores sociales del mundo laboral y tendrán un impacto decisivo en el logro de mejoras económicas y sociales y la creación de trabajo decente en las cadenas mundiales de suministro.

Que la pandemia puso de manifiesto el rol central de la inversión del Estado y las políticas públicas para mejorar el entorno habilitador para el comercio electrónico a través de mayor infraestructura tecnológica, la actualización de los marcos regulatorios, el empuje a la inclusión financiera a fin de ampliar los pagos electrónicos y el desarrollo de los servicios logísticos que se requieren para el crecimiento de las ventas on-line.

Que durante la pandemia los gobiernos utilizaron diversos instrumentos para apoyar la continuidad de las empresas a través de programas especiales de acceso a crédito para PYMEs, aplazamiento de pagos tributarios para aumentar su liquidez y medidas de ampliación de compras estatales, entre otros. Se generaron medidas para promover el sostenimiento de la relación laboral a través de subsidios a la nómina salarial permitiendo una reducción de costos salariales y se extendieron y flexibilizaron los seguros de desempleo a fin de proteger la relación laboral.

Que la ruptura de las cadenas globales de suministro en el sector manufacturero ha dejado sin insumos a las empresas locales, especialmente por la caída en la demanda global de materias primas y manufacturas exportadas. También ha bajado el precio del cereal, del petróleo o del cobre, junto con el desplome del turismo y la huida de capitales. El precio del petróleo ha disminuido a su nivel más bajo en 18 años y la CEPAL augura un decrecimiento del 2% y un desempleo que subirá en unos 10 puntos. Esto aumentaría la pobreza de 185 millones a 220 y la pobreza extrema de 67,4 millones a 90.

Que en este contexto, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) proyecta que en 2020 el valor de las exportaciones de bienes de la región se contraerá un 23%, como resultado de caídas del precio (11%) y del volumen (12%). En el caso del valor de las importaciones, la caída sería mayor (25%). La disminución del volumen importado alcanzaría el 18%, de modo que sería algo mayor que la que registrada en 2009 durante la crisis financiera mundial y similar a las observadas en 1982, a comienzos de la crisis de la deuda externa, y en 1942, debido a la escasez resultante de la Segunda Guerra Mundial .

EL PARLAMENTO DEL MERCOSUR

RECOMIENDA

AL CONSEJO DEL MERCADO COMÚN

Artículo 1^a - Propiciar al Consejo del Mercado Común instruya la constitución de un foro pertinente de abordaje de la presente propuesta: *sobre las alteraciones en las cadenas de suministro regional a la luz de los recientes acontecimientos en el contexto de la recuperación económica del Covid 19*”, en vista de viabilidad que los Estados integrantes formalicen un instrumento para el cual se puede establecer una política regional de seguimiento y promoción de las cadenas de suministro y economías regionales en todo el Mercosur, que aseguren su funcionamiento, en vista de la actual situación global. Contemplando y analizando las obras de infraestructura para mejorar la conectividad entre los países; la gestión integral de fronteras; promoviendo el uso de transporte multimodal, así como la factibilidad de inversiones en sistemas regionales de innovación que pudiesen acompañar el desarrollo de diferentes empresas y ejes productivos en los diferentes países del bloque del Mercosur.

Artículo 2^o -Incorporar y articular la presente recomendación: *sobre las alteraciones en las cadenas de suministro regional a la luz de los recientes acontecimientos en el contexto de la recuperación económica del Covid 19* . Promoviendo con urgencia políticas públicas para la implementación de medidas, así como estrategias conjuntas sobre la base del seguimiento regional en vista de la situación internacional.

Artículo 3^o -Comunicar e informar sobre la presente medida a los distintos órganos del Mercosur que integran los diferentes estados, tal es el caso del Grupo de Alto Nivel sobre Relación Institucional entre el Consejo del Mercado Común y el Parlamento del MERCOSUR, el SGT N° 5"Transporte e Infraestructura",SGT N° 7"Industria e Integración Productiva,-SGT N° 18"Integración Fronteriza" y el Grupo Ad Hoc de Micro, Pequeñas y Medianas Empresas.

Artículo 5^o Comuníquese al Consejo de Mercado Común y a la reunión de Ministros de Economía y de Infraestructura del Mercosur .

Artículo 6^o: Recomendar a la Mesa Directiva del Parlamento del MERCOSUR mantener consultas e intercambios periódicos en la materia con la participación de

los organismos competentes respectivos. Por todo lo expuesto solicito a mis pares acompañen la presente recomendación.

Artículo 7°.-De forma

ANTECEDENTES

La pesadilla de la logística por su impacto mundial representa un obstáculo real para la recuperación económica del covid-19.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) ha advertido que las alteraciones en las cadenas de abastecimiento están encareciendo los productos. En los últimos días informó que en Estados Unidos los precios al consumidor subieron más de 5% en 12 meses a setiembre. Un informe de Financial Times reveló que el costo de fletes aumentó. El precio global promedio de envío de un contenedor de 40 pies (unos 12 metros) llega a los 10.000 dólares, tres veces más alto que a inicios de este año y 10 veces más que en los niveles previos a la pandemia.

Existen muchos factores detrás de la falta de materias primas y bienes terminados que afecta a los comerciantes minoristas. También influyen los cierres forzados de fábricas debido a las restricciones por la COVID-19, un inesperado aumento de la demanda de algunos bienes, cambios en la conducta de los consumidores y falta de trabajo.

En sintonía con esta situación el mismo El Fondo Monetario Internacional (FMI) recortó en un punto porcentual sus previsiones de crecimiento económico para Estados Unidos, que según este organismo avanzará este año a un ritmo del 6 %. Según el nuevo informe de Perspectivas Económicas Globales (WEO, en sus siglas en inglés), divulgado este martes por el organismo con sede en Washington, el menor crecimiento, respecto al calculado anteriormente, obedece a "una moderación del consumo en el tercer trimestre del año" y a las "alteraciones en la cadena de suministro". Desde la congestión de los puertos y los topes de precios hasta la escasez generalizada, el estrés en las cadenas de suministro en EE.UU. se intensifica y podría desacelerar la economía en los próximos meses, advierte Moody's Analytics.

Dado que el mundo funciona con combustible y electricidad, la crisis energética amenaza con tocar todos los rincones de la economía mundial, ejerciendo presión en las cadenas de suministro e incluso aumentando los precios de los alimentos, todo lo cual significa un salto en la inflación. En el peor de los casos, Europa podría enfrentar apagones y los usuarios industriales de China, incluidos los fabricantes de chips y las fundiciones de aluminio, podrían cerrar fábricas, lo que tendría repercusiones en todo el mundo. La menor producción de energía hidroeléctrica en Brasil, por ejemplo, ha obligado al país a aumentar la dependencia del costoso gas natural,

En vista del fenómeno de congestionamiento de las cadenas de suministro globales y los grandes cambios de producción de la pandemia mundial y los desafíos en la cadena de suministro. Al respecto en estos días el secretario de Transporte de Estados Unidos, Pete Buttigieg, reconoció que los problemas en la cadena de suministros del país durarán hasta el año que viene, e instó a aprobar el proyecto de ley de infraestructuras para minimizar el impacto de esas perturbaciones. Los cuellos de botella en la cadena de suministros de Estados Unidos permanecerán atascados hasta el próximo año, mientras el precio de los fletes aumenta a picos máximos, previo a la época navideña. Tras el golpe de la pandemia, la demanda de bienes y servicios a nivel global se aceleró mientras los fabricantes y transportistas no logran dar respuesta. Al mismo tiempo, hay una interrupción de los horarios relacionados con la pandemia y la escasez de trabajadores portuarios, provocando varios cuellos de botella en la cadena.

Los EE. UU. trabajan en una la ley de infraestructuras. Ese plan del presidente tiene 17.000 millones de dólares solo para los puertos y tenemos que lidiar con los temas de largo plazo que han hecho que seamos vulnerables a este tipo de atascos cuando fluctúa la demanda", aseguró Buttigieg. El plan de infraestructuras de Joe Biden es de 1,2 billones de dólares y aunque fue aprobado en el Senado hace semanas, aún está pendiente su ratificación en la Cámara Baja, que votaría al respecto el 31 de octubre.

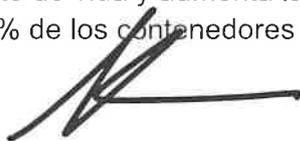
Las economías cerradas durante parte del último año por gobiernos que intentaban frenar el coronavirus están reabriendo y la demanda está en auge, pero la oferta lucha por ponerse al día. La globalización generó cadenas de suministro que se extienden desde la extracción de recursos en lugares como Australia hasta la producción en fábricas asiáticas y compradores en Occidente.

Si un eslabón falla, toda la cadena se detiene. Durante la pandemia le ocurrió a casi todos. Y a medida que Estados Unidos empieza a normalizarse, los efectos persisten. Debido a los cuellos de botella los importadores estadounidenses, iniciaron temprano sus preparativos para la temporada de compras de Navidad. Cuando la gente se preparaba para el verano boreal, cargaban artículos navideños y juguetes. Existen muchos factores que el presidente no puede controlar, incluidos los brotes de covid en los países exportadores y el hecho de que la mayoría de las industrias portuarias, de transporte y minorista de EE.UU. están a cargo de empresas privadas a las que Biden no puede simplemente ordenarles que hagan su mayor esfuerzo.

Los puertos de Los Ángeles y Long Beach, los más grandes de Estados Unidos, viven una situación caótica, con buques navegando sus costas a la espera de poder atracar y descargar mercancía. Por allí ingresa el 40% de todos los productos importados en el país. El costo de enviar una caja de 40 pies en la ruta de Shanghái a Los Ángeles es mucho más alto que ir en la dirección opuesta, por lo que las empresas están dispuestas a devolver los contenedores vacíos. Mientras tanto, los tiempos de viaje por mar se han duplicado debido a los retrasos, lo que ha hecho que alternativas como el transporte aéreo sean más caras", indicó Anjani Trivedi, columnista de Bloomberg.

Los montones de contenedores que retroceden en los puertos de EE.UU. y los barcos que están inactivos en alta mar esperando para descargar se ven agravados por una escasez de camioneros posterior a la pandemia, lo que significa que este es un problema que no es fácil de resolver rápidamente. Y la contracción de la cadena de suministro está haciendo

que la demanda aumente, lo que a su vez hace que la inflación aumente, lo que encarece el costo de vida y aumenta la presión sobre los consumidores. El Banco Mundial estima que 8,5% de los contenedores del mundo está detenido en esos puertos, o en sus cercanías.



Alejandro Karlen
Parlasur Argentina

Bibliografía

Banco Mundial (2020) World Development Report. Trading for development in the age of global value chains. Washington.

CEPAL (2021) Perspectivas del comercio internacional de América Latina y el Caribe. Santiago.

_____ (2020a) Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe. Santiago.

CEPAL y OIT (2020) Coyuntura Laboral en América Latina y el Caribe. La dinámica laboral en una crisis de características inéditas: desafíos de política. Número 23, noviembre, Santiago.

_____ (2016) Coyuntura Laboral en América latina y el Caribe. Cadenas mundiales de suministro y empleo decente. Número 15, octubre, Santiago.

Economist (2020) Globalisation unwound. Has covid-19 killed globalisation? 14 de mayo 2020.

OIT (2021) Observatorio de la OIT: La COVID-19 y el mundo del trabajo. Séptima edición. Estimaciones actualizadas y análisis, 25 de enero 2021. Ginebra.

_____ (2020a) Los efectos de la COVID-19 en el comercio y las cadenas mundiales de suministro. Nota Técnica junio 2020. Ginebra.