



# El sector exportador ante los riesgos de abastecimiento

**Juan Enrique Gradolph Cadierno**

Vocal Asesor

**Subdirección General de Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial**

*Secretaría de Estado de Comercio*

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

Madrid, 15 de marzo de 2022

**A**

## Los problemas de abastecimiento desde la pandemia

**B**

### La percepción de los exportadores

- ✓ Inserción en CGV
- ✓ Problemas, origen y naturaleza
- ✓ Medidas adoptadas
- ✓ Medidas previstas

**C**

### Conclusiones

## Coronavirus en Malaga: Locura por la levadura

- Muchos clientes admiten que encontrar este producto, esencial para hacer postres y pan, es casi imposible



Un estantería de un supermercado, con el apartado de levadura vacío.

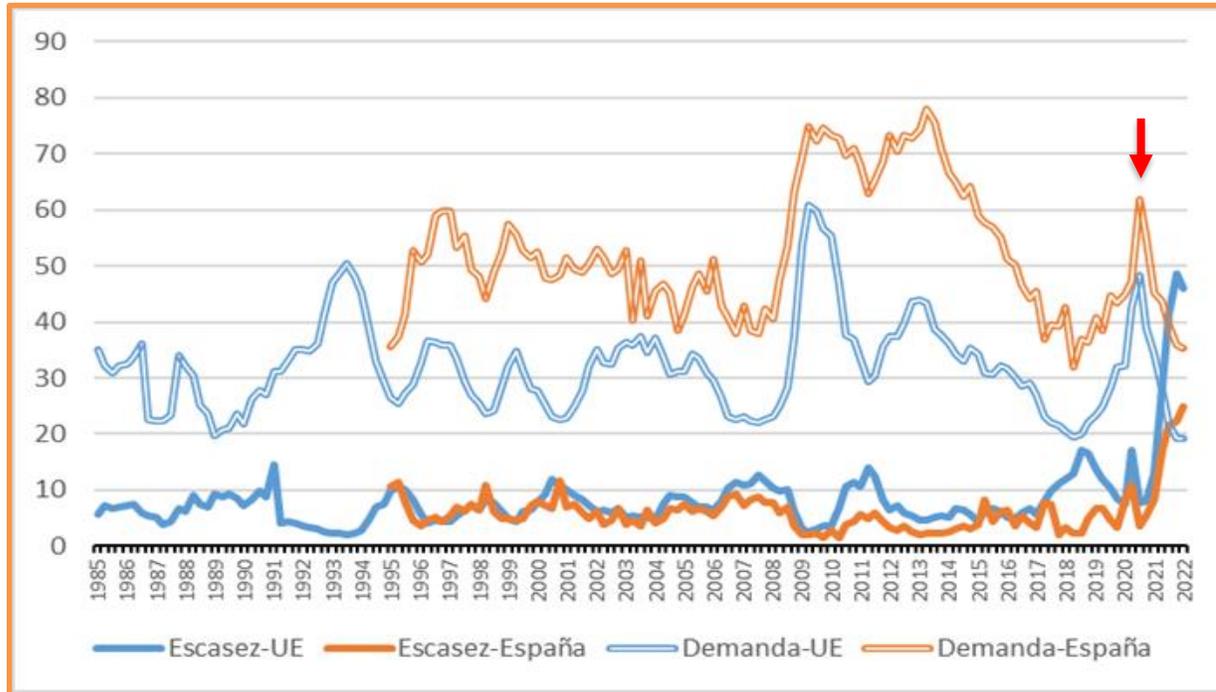


## Coronavirus: Sanidad hace un llamamiento a fabricantes de desinfectantes

Acude a una excepción del reglamento europeo sobre biocidas para autorizar a más proveedores



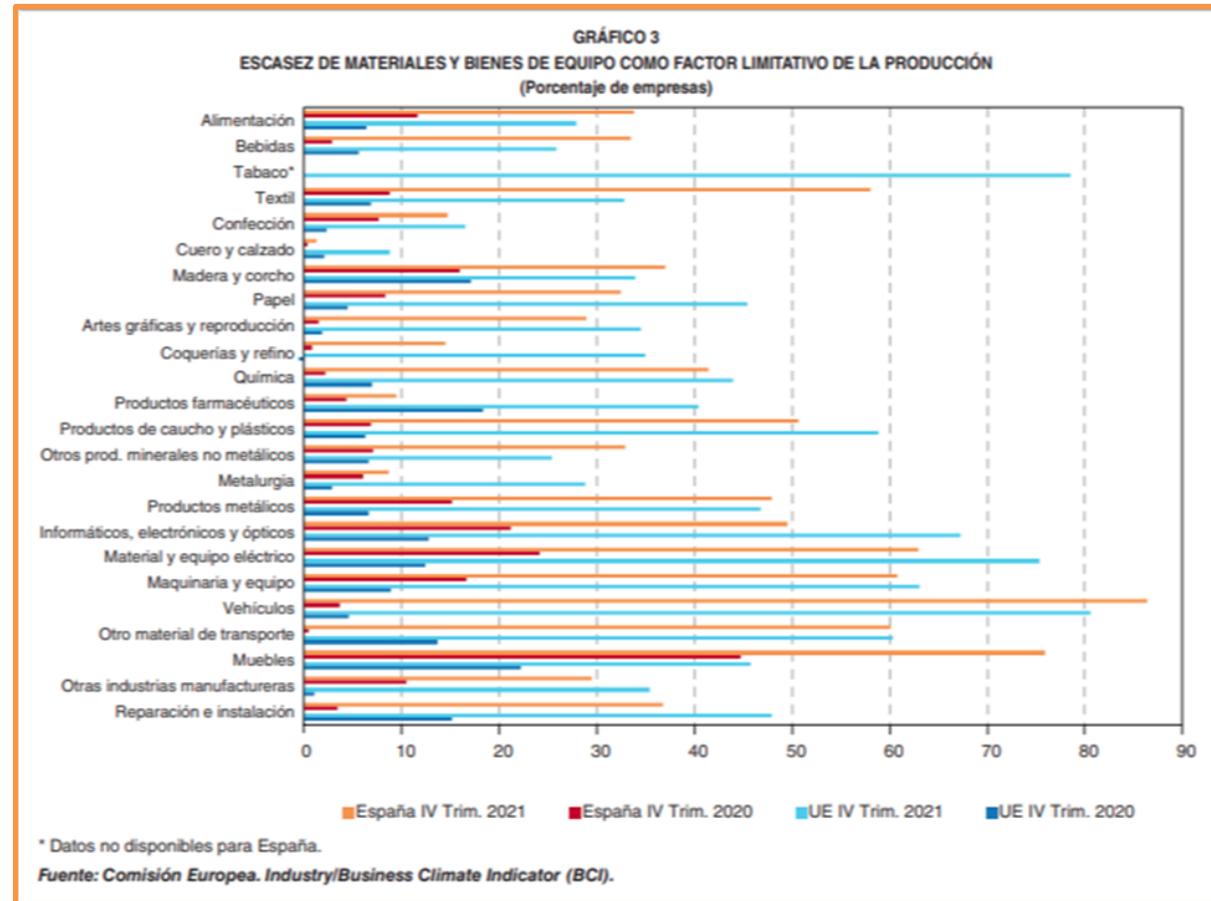
# Problemas de abastecimiento: efectos generalizados en la industria



Las empresas perciben el desabastecimiento como el principal factor limitativo de la producción. La percepción es generalizada en la UE y afecta a todos los sectores manufactureros.

Fuente: Comisión Europea. Industry/Business Climate Indicator

I trimestre de 2022: casi el 50% de empresas manufactureras de la UE (25% en España) consideran que la escasez de materias primas y bienes de equipo limita su producción. Récord histórico. Papel limitativo de la demanda en mínimos.



## Cuellos de botella en algunos productos en EE.UU.

|   |  |
|---|--|
| <b>Harina y levaduras</b>                 | Cambio entre segmentos (doméstico/profesional). Distintas necesidades de producción, empaquetado y logística. Falta de flexibilidad para adaptarse.                              |
| <b>Papel higiénico</b>                    | Cambio entre segmentos (doméstico/profesional). Diferencias en los productos (tamaño y calidad), empaquetado y logística. Coste de reasignación de capacidad.                    |
| <b>Toallitas y desinfectantes</b>         | Incremento de la demanda. Posible ampliación de la oferta (destilerías, cosmética), dificultada por la dependencia de químicos básicos importados de China.                      |
| <b>Bandejas de pollo, cerdo y ternera</b> | Impacto en la mano de obra (bajas y cuarentenas). Escasez de los productos orientados al consumo doméstico (más intensivos en mano de obra). Efectos aguas abajo y aguas arriba. |

Fuente: Kouvelis, 2021

## Efectos de la pandemia COVID-19 en distintas áreas de la cadena de valor

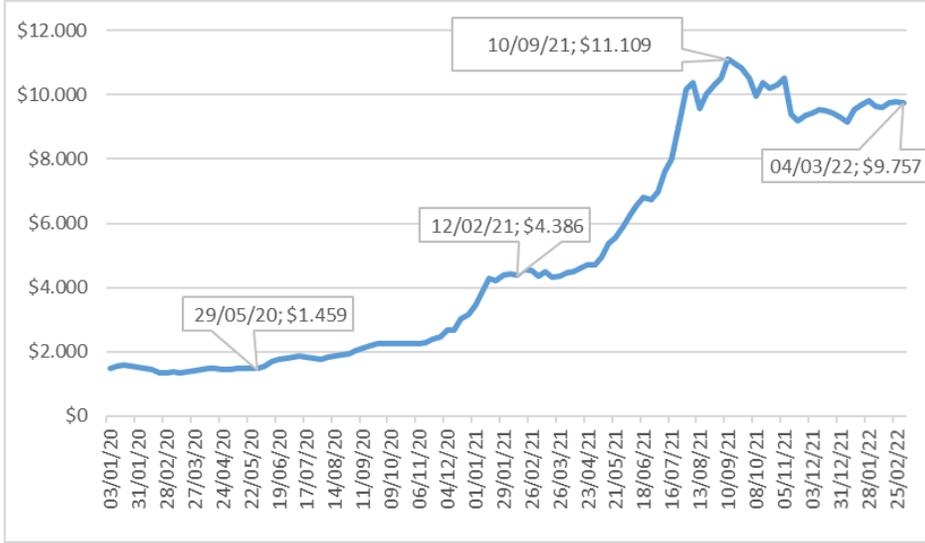
|                    |  |
|--------------------|--|
| <b>Fabricación</b> | Cierre de fábricas primero en China y luego en UE y América del Norte.   |
| <b>Suministro</b>  | Dependencia de inputs de China. Desde marzo 2020, dependencia de China de productos occidentales   |
| <b>Logística</b>   | Cierres portuarios, reducción capacidad operativa por medidas sanitarias, saturación por acumulación de stocks, efectos en transporte terrestre y de última milla. |
| <b>Demanda</b>     | Efectos asimétricos entre sectores, cambios de hábitos, trasvase entre segmentos.  |
| <b>Población</b>   | Consumidores: cambios en pautas de consumo. Productores: bajas y reducción de productividad.   |

Fuente: Hald y Coslugeanu, 2021

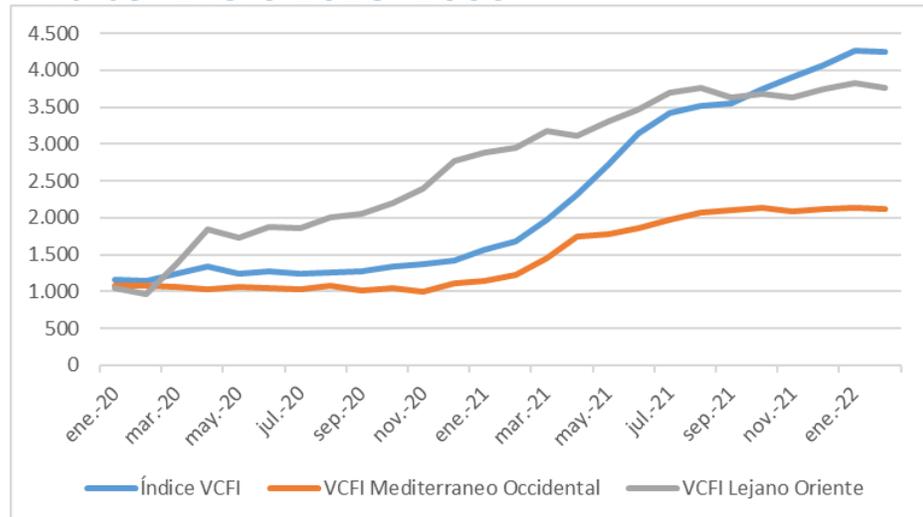


# Problemas de abastecimiento: el papel de los fletes de portacontenedores

## Índice global de fletes. Freightos-Baltic (FBX) Dólares por contenedor equivalente de 40 pies



## Valencia Containerised Freight Index (VCFI) Índice. Enero 2018=1000



**Cambio de pautas de consumo**

Más manufacturas → más peso de Asia.  
Necesidad de relocalizar contenedores.

**Reducción de la capacidad portuaria**

Cierres (inicialmente, China), ralentización de operaciones, cuellos de botella en el transporte terrestre.

Reducción de capacidad efectiva y aumento de tiempos de espera de buques.

**Reacción de las navieras**

Cancelación de escalas: desabastecimiento en algunos puertos y saturación en puertos clave. Dificulta el reposicionamiento de contenedores.

Megabuques y alianzas ¿problemas de competencia?

**Incertidumbre sobre la demanda**

Inversión paralizada (buques y contenedores). La oferta de transporte contenerizado no responde al incremento de demanda de manufacturas.

**Efectos dominó**

Inicialmente: Asia → Europa y América del Norte.  
Ahora: efectos en rutas Asia → América del Sur y África Occidental

## **A** Los problemas de abastecimiento desde la pandemia

## **B** La percepción de los exportadores

- ✓ **Inserción en CGV**
- ✓ **Problemas, origen y naturaleza**
- ✓ **Medidas adoptadas**
- ✓ **Medidas previstas**

## **C** Conclusiones



**Ámbito:** Nacional.

**Universo:** Empresas que realizan, **de forma continua**, operaciones de exportación de mercancías **superiores a 30.000 euros anuales** en todos y cada uno de los cuatro años del periodo 2016-19 (en total, 25.889 empresas).

**Muestra:** 1.900 empresas.

**Tipo de muestreo:** Aleatorio estratificado. Las variables de estratificación son el sector principal de exportación y el tamaño de la empresa (medido por el valor anual medio de las exportaciones de la empresa en el periodo 2016-19). El número total de estratos considerados es de 36.

**Afijación muestral:** Mixta (proporcional al número de empresas y al valor de las exportaciones por estrato).

**Selección de la muestra:** Aleatoria sin reposición del número de unidades (empresas) requeridas en cada estrato.

**Informantes:** Responsables de exportación de las empresas seleccionadas.

**Entrevista:** Auto cumplimentación por CAWI (web) y entrevista telefónica, asistida por ordenador, con una duración media de doce minutos.

**Fecha de recogida:** Del 15 de noviembre al 15 de diciembre de 2021 (IV Trimestre 2021).

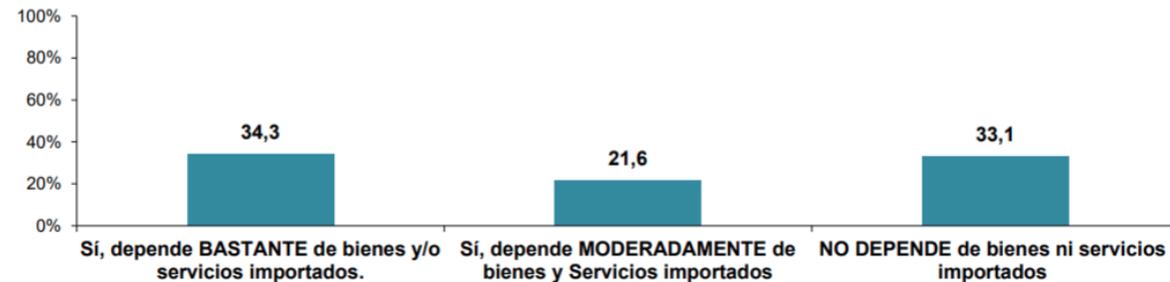
**Enlace de la metodología y el cuadro de resultados con los principales valores:**  
[https://comercio.gob.es/ImportacionExportacion/Informes\\_Estadisticas/Paginas/Encuesta-de-coyuntura.aspx](https://comercio.gob.es/ImportacionExportacion/Informes_Estadisticas/Paginas/Encuesta-de-coyuntura.aspx)

# Inserción de los exportadores regulares en cadenas globales de valor

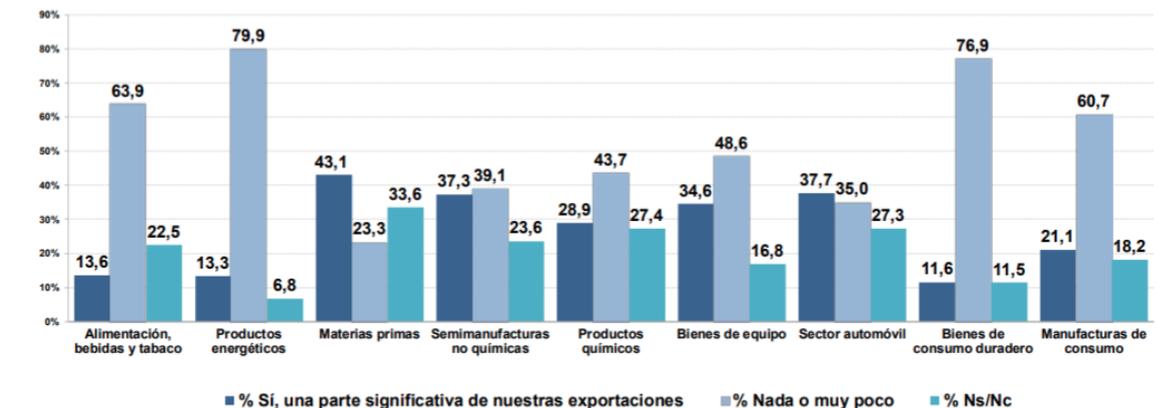
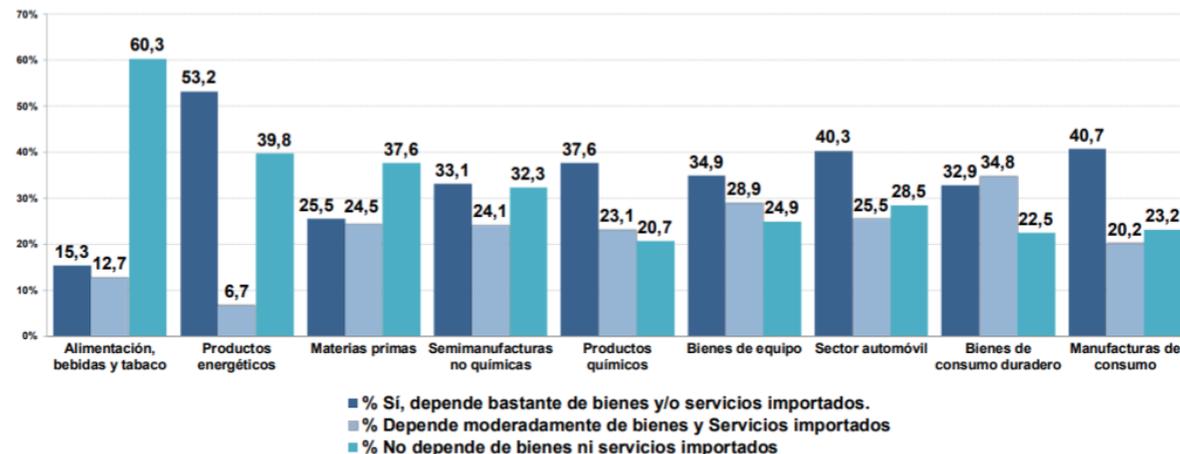
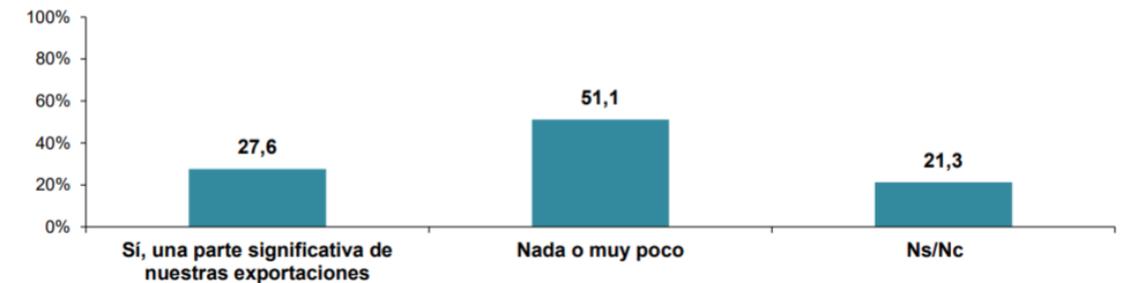
**Backward:** El 34,3% de los exportadores españoles de bienes considera que depende **BASTANTE**, de bienes o servicios importados. Por sectores, destacan el energético (53,3%); automóvil (40,3%); manufacturas de consumo (40,7%).

**Forward:** Las empresas perciben que el 27,6% de las exportaciones españolas de bienes se incorpora a productos que son re-exportados. Por sectores, destacan los de materias primas (43,1%); semimanufacturas no químicas (37,3%), bienes de equipo (34,6%) y automóvil (37,7%).

En relación a los bienes que exporta su empresa: ¿dependen de la importación de bienes y/o servicios extranjeros para su producción?



Los bienes que exporta su empresa ¿son empleados por empresas extranjeras para producir otros bienes que, después, exportan a terceros países?



## **A** Los problemas de abastecimiento desde la pandemia

## **B** La percepción de los exportadores

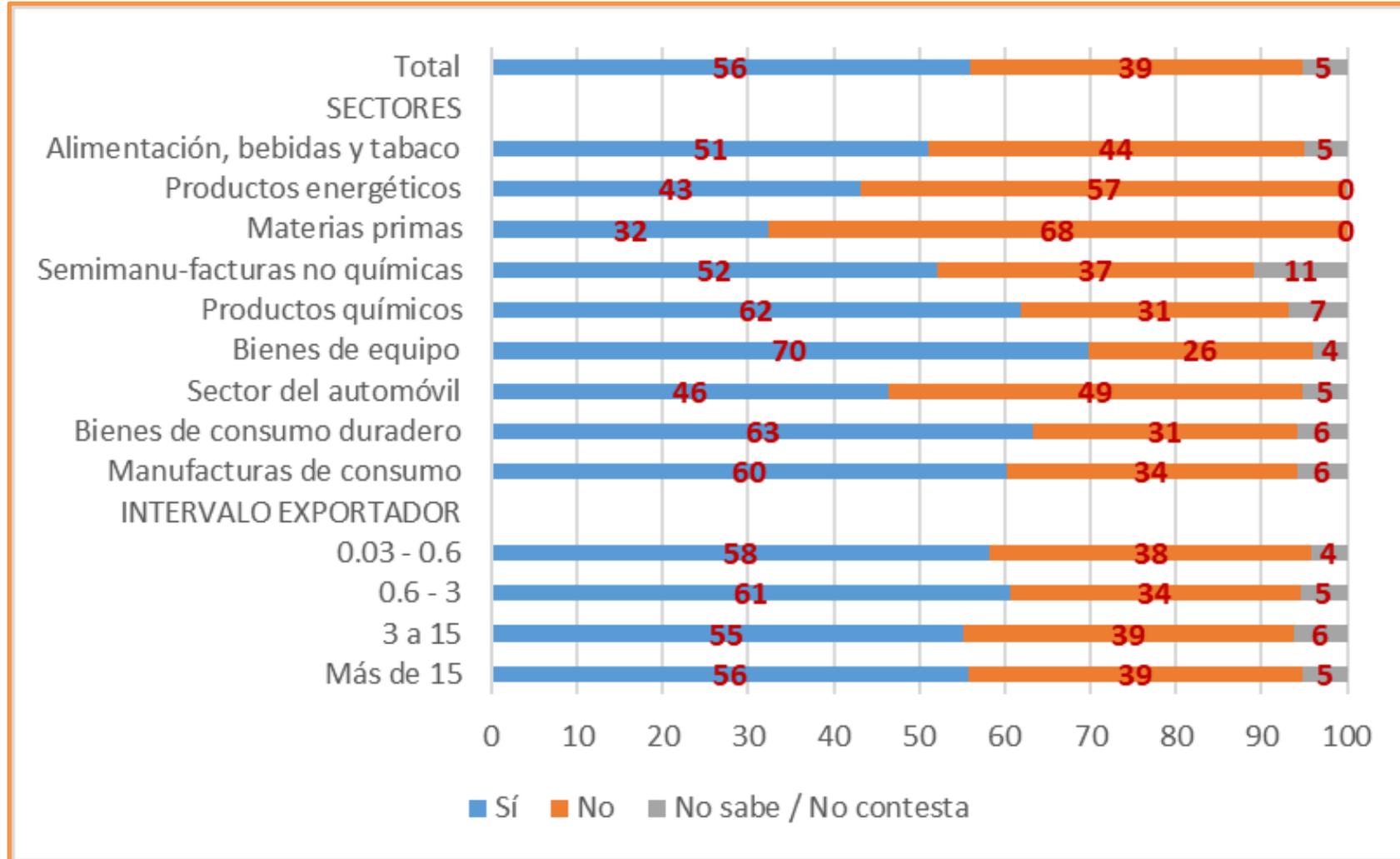
- ✓ Inserción en CGV
- ✓ Problemas, origen y naturaleza
- ✓ Medidas adoptadas
- ✓ Medidas previstas

## **C** Conclusiones

## Percepción de problemas de abastecimiento

¿Experimenta problemas de abastecimiento que limitan sus posibilidades de producción y exportación?

Sí, No, No sabe/No contesta



El 56% de los exportadores regulares percibe problemas de abastecimiento.

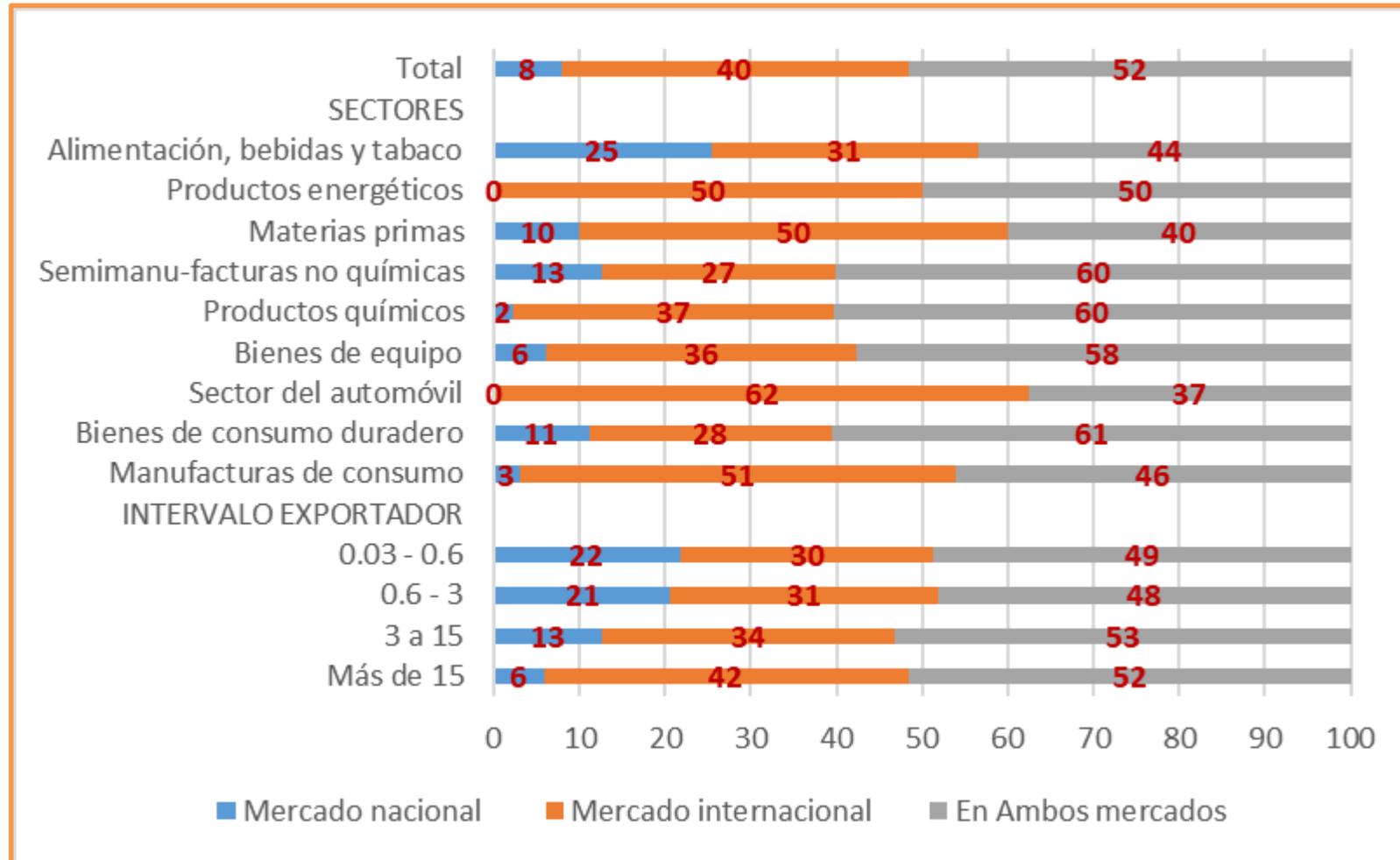
Sitúan mayoritariamente su origen en el segundo trimestre de 2021 y el 62% cree que durarán entre 6 y 12 meses.

Por sectores, el 70% de los exportadores de bienes de equipo percibe estos problemas, frente a sólo un 32% de exportadores de materias primas (el segundo sector que en menor medida dice depender de productos importados).

Por intervalo de exportación, no se aprecian grandes diferencias.

## Origen de los problemas de abastecimiento

Los problemas de abastecimiento proceden de suministros adquiridos en el: mercado nacional, **internacional**, ambos mercados



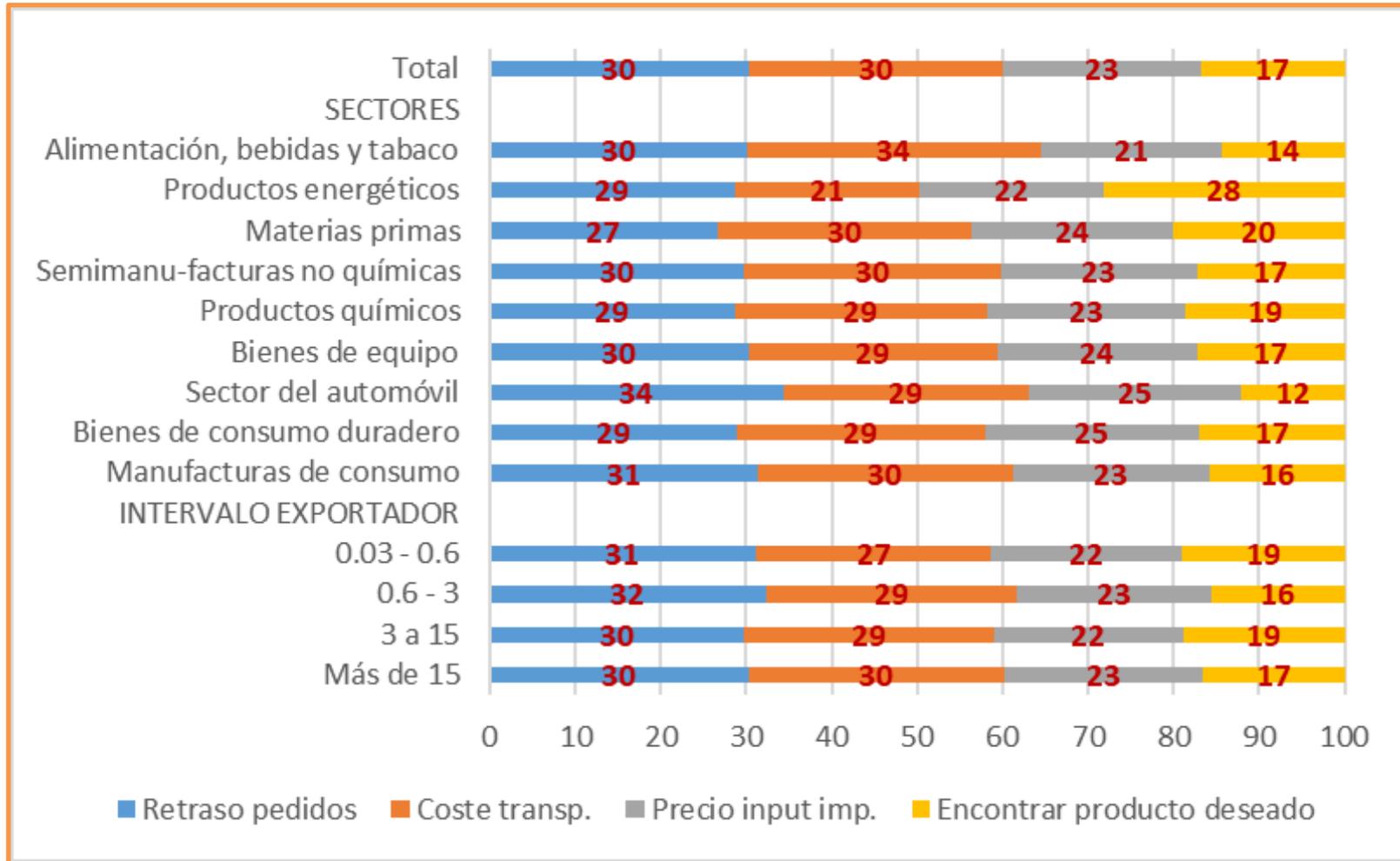
Sólo el 8% de los exportadores regulares piensa que los problemas provienen exclusivamente del mercado nacional, el 40% del internacional y el 52% de ambos.

Por sectores, el 25% de los exportadores de alimentación apunta al mercado nacional (es el primer sector que menos dice depender de productos importados), en el automóvil y productos energéticos este porcentaje es del 0%.

Por intervalo de exportación, los pequeños exportadores asocian en mayor medida los problemas al mercado nacional.

## Tipo de problemas de abastecimiento

En caso afirmativo, ¿a qué tipo de problemas se ha enfrentado? (respuesta múltiple)  
Retraso pedidos, Coste transporte, Precio input importado, Encontrar producto deseado



Diversidad de problemas, entre los que destacan los logísticos: Retrasos 30% y coste transporte 30%.

Con alguna excepción (ej. productos energéticos) no hay grandes diferencias por sectores.

Tampoco se aprecian grandes diferencias por intervalo de exportación

## **A** Los problemas de abastecimiento desde la pandemia

## **B** La percepción de los exportadores

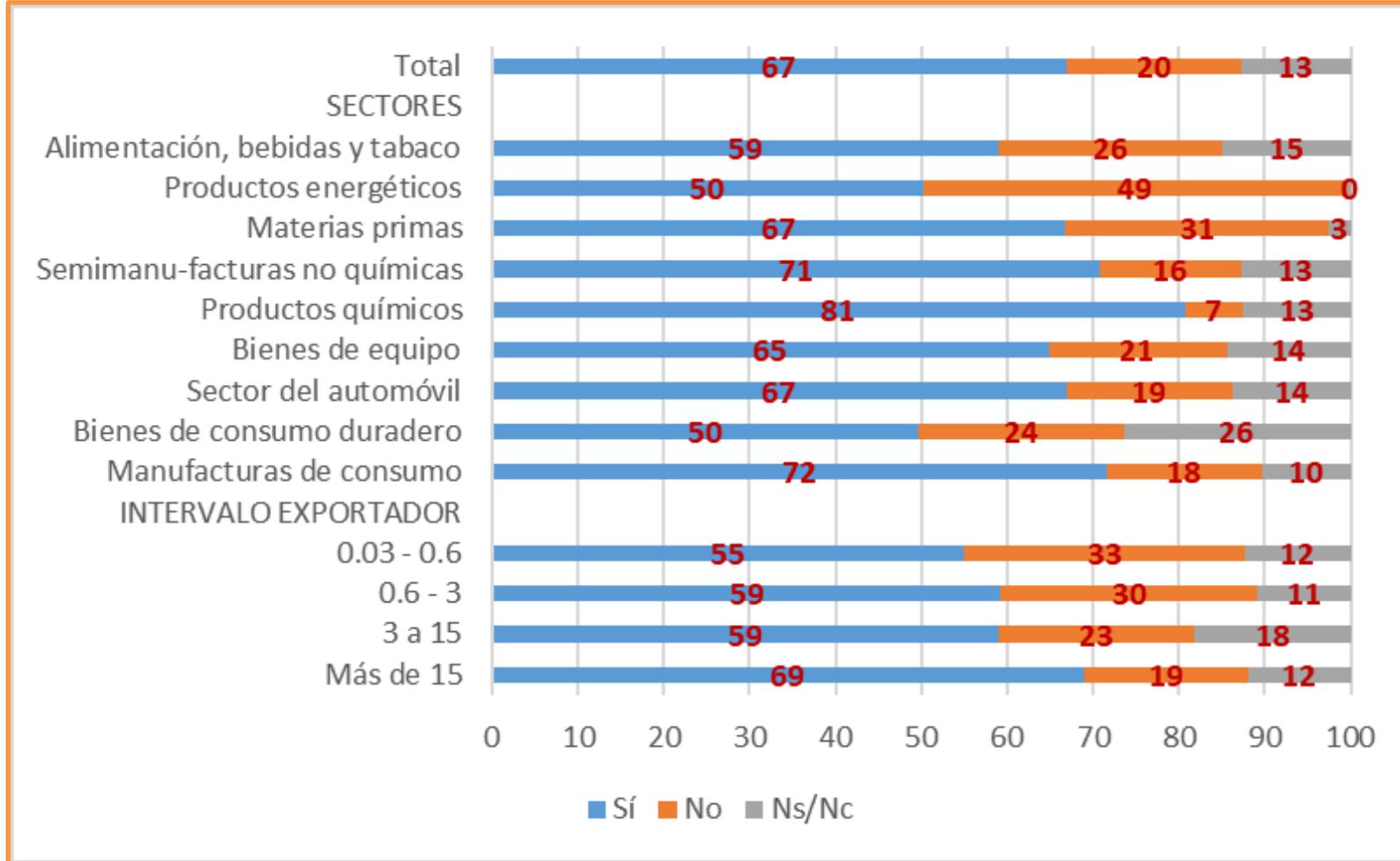
- ✓ Inserción en CGV
- ✓ Problemas, origen y naturaleza
- ✓ **Medidas adoptadas**
- ✓ Medidas previstas

## **C** Conclusiones

## Medidas ya adoptadas

¿Ha tomado alguna medida al respecto, ya sea de forma voluntaria o forzada por la situación?

Sí, No, No sabe/no contesta



El 67% de los exportadores regulares ha adoptado medidas

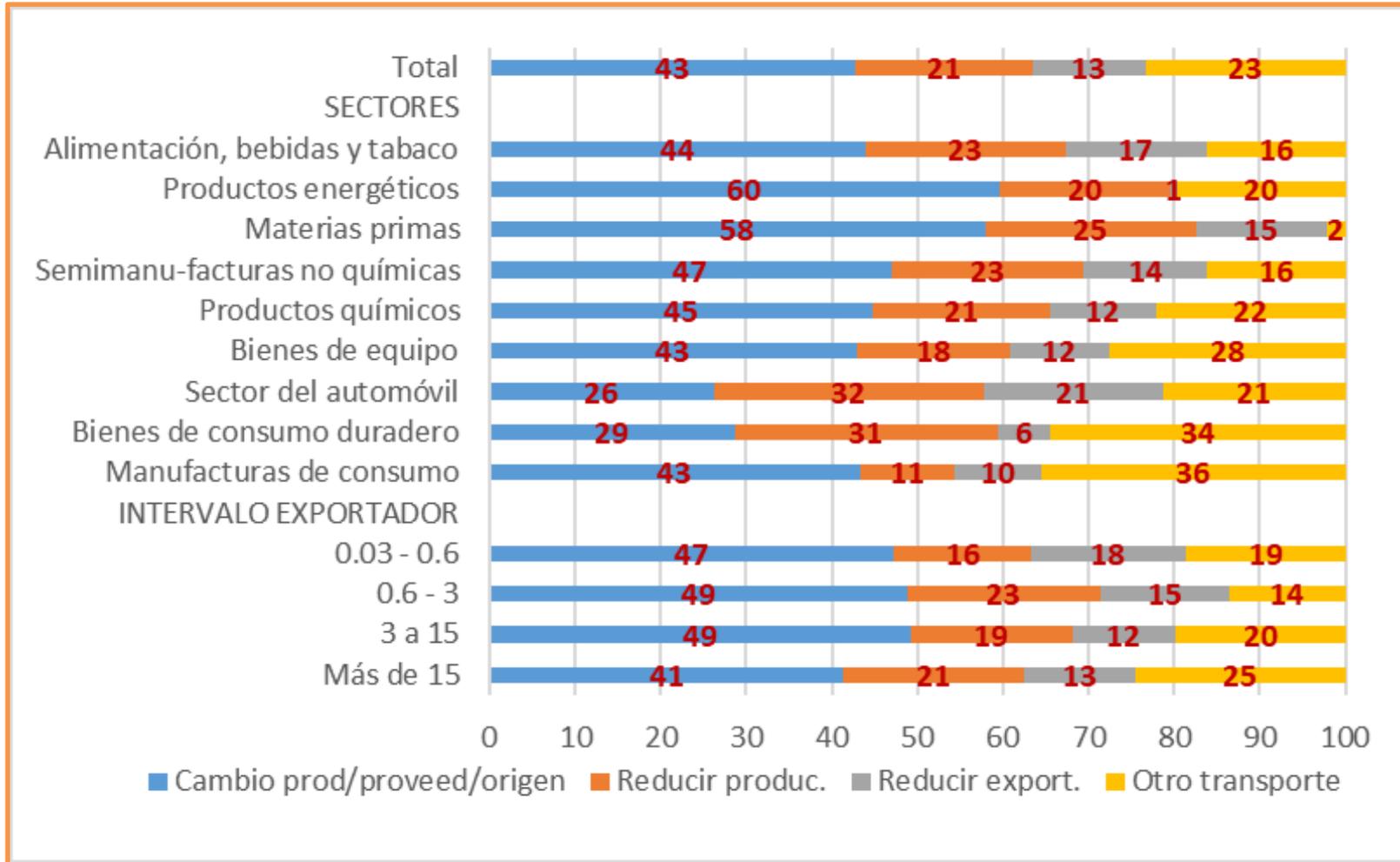
Los porcentajes oscilan entre el 81% en productos químicos, 72%/71% en manufacturas de consumo y semimanufacturas y el 50% en productos energéticos y bienes de consumo duradero.

Los grandes exportadores son más proclives a la adopción de medidas (69%, frente al 55% de los más pequeños)

## Tipo de medidas adoptadas

¿Qué medidas ha tomado? (respuesta múltiple)

Cambiar el producto importado, de proveedor y/o país de origen, **Reducir su producción**, Reducir su exportación, **Usar otro medio de transporte más rápido**



La medida con mayor peso es el cambio de producto, proveedor o país de origen (43%). Los exportadores regulares parecen preservar el mercado exterior: son menos proclives a reducir exportaciones que a reducir producción (también por sectores y tamaño, salvo para el intervalo más bajo).

El uso de medios de transporte más rápido adquiere una elevada importancia en algunos sectores (manuf. de consumo y bienes de consumo duradero). Los grandes exportadores son más proclives a usar otro transporte.

## **A** Los problemas de abastecimiento desde la pandemia

## **B** La percepción de los exportadores

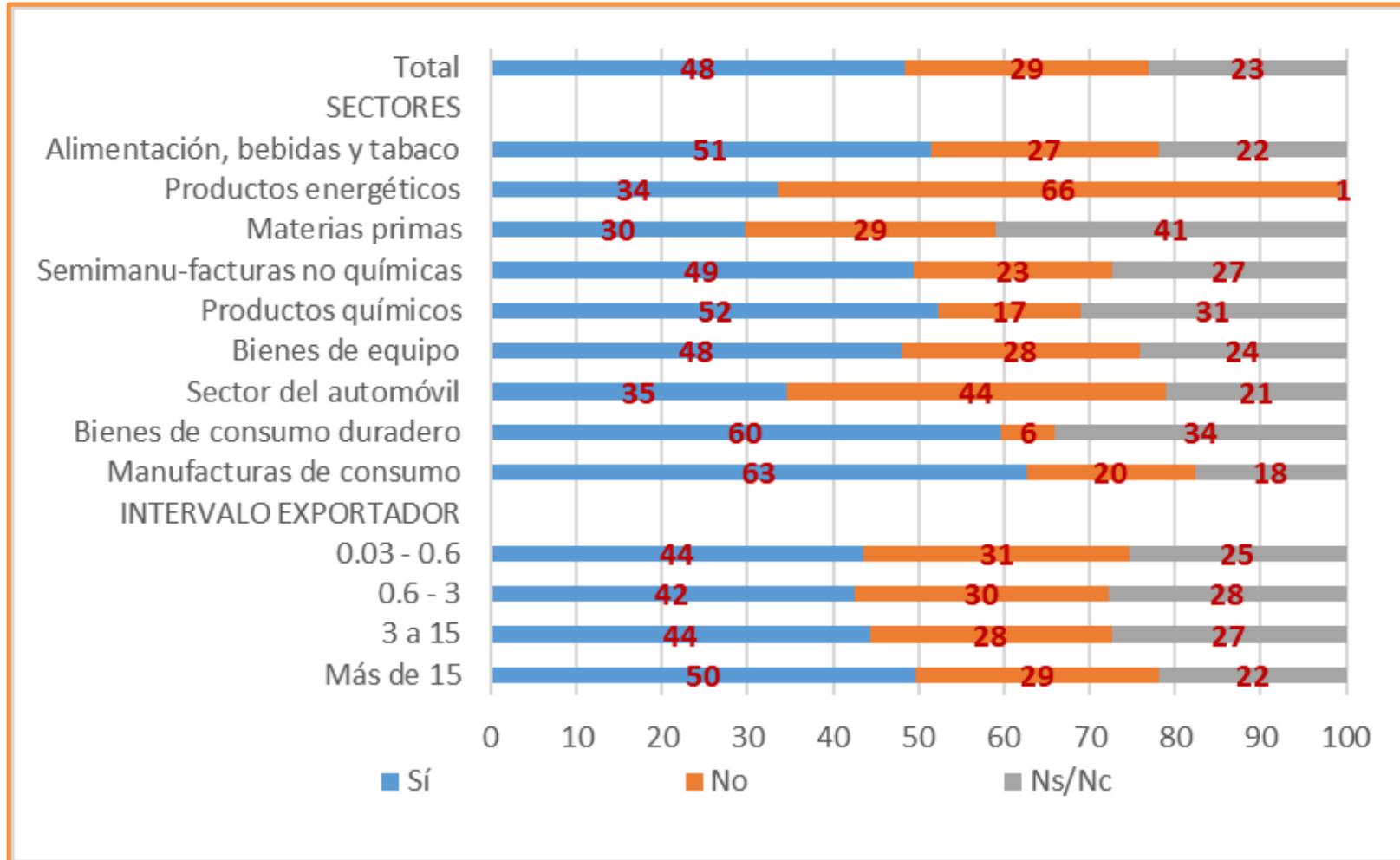
- ✓ Inserción en CGV
- ✓ Problemas, origen y naturaleza
- ✓ Medidas adoptadas
- ✓ **Medidas previstas**

## **C** Conclusiones

## Previsión de nuevas medidas

¿Prevé adoptar nuevas medidas una vez se normalice la situación?

Sí, No, No sabe/no contesta



El 48% de los exportadores regulares prevé la adopción de nuevas medidas

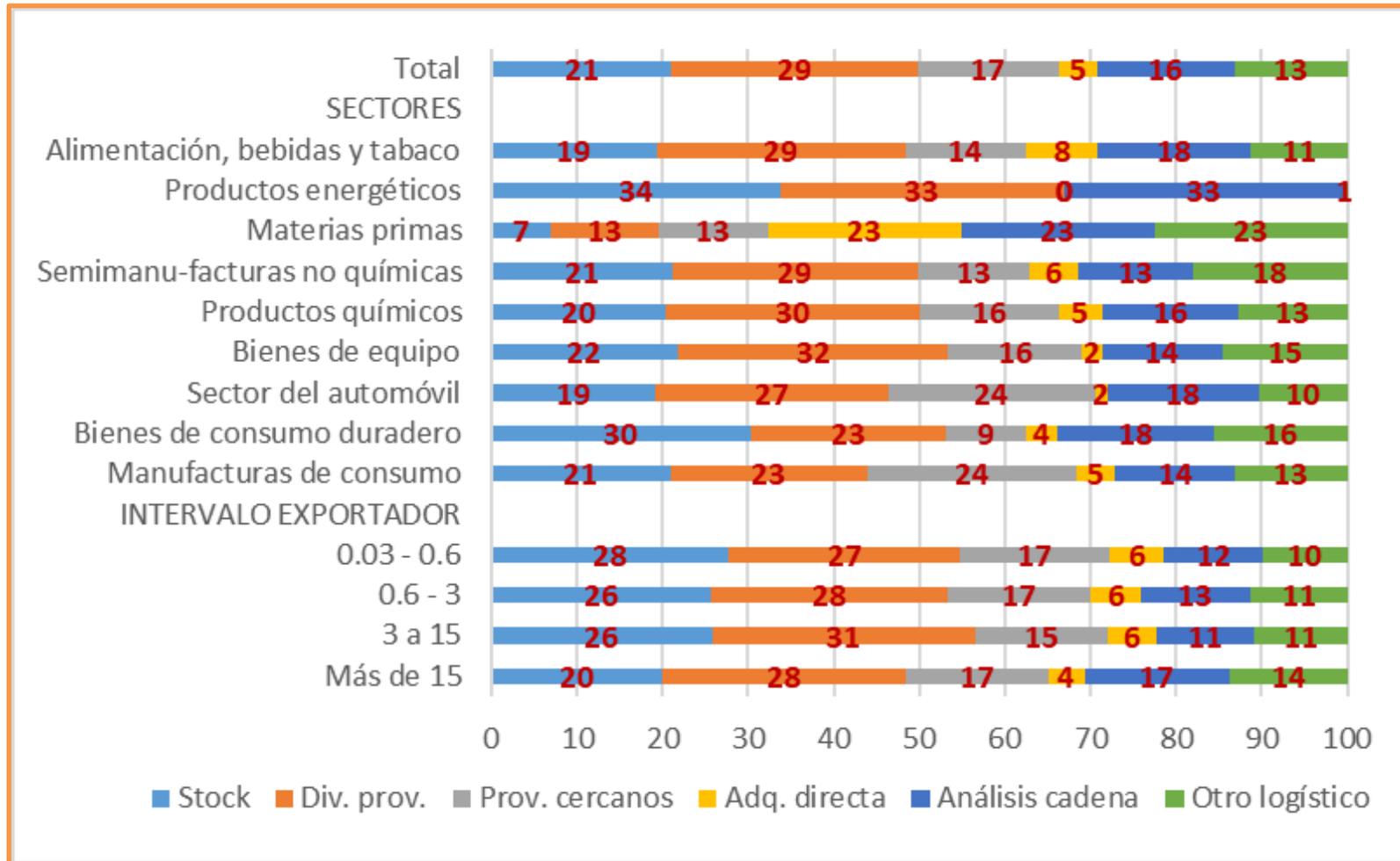
Los porcentajes oscilan entre el 63%-60% en manufacturas de consumo y bienes de consumo duradero y el 30%-35% en materias primas, productos energéticos y automóvil.

Los grandes exportadores son más proclives a la adopción de nuevas medidas (50%, frente al 42%-44% en otros intervalos)

## Tipo de medidas a adoptar

¿Qué medidas tiene previsto adoptar? (respuesta múltiple)

Aumentar el stock de existencias, **Diversif. proveedores**, Buscar proveedores más cercanos, **Comprar suministros directamente, prescindiendo de intermediarios**, Mejorar el seguimiento y la inf. sobre la cadena de suministros, **Otros cambios logísticos (cambio de rutas, medio de transporte, etc.)**



La diversificación de proveedores (29%) y el aumento de stocks (21%), son las principales opciones.

Sectorialmente, las respuestas son heterogéneas (ej. materias primas).

Por tamaños, los exportadores más pequeños planean recurrir en mayor medida a aumentos de stock. Los más grandes dan más peso a las medidas de análisis de cadena de suministro y otros cambios logísticos

## **A** Los problemas de abastecimiento desde la pandemia

## **B** La percepción de los exportadores

- ✓ Inserción en CGV
- ✓ Problemas, origen y naturaleza
- ✓ Medidas adoptadas
- ✓ Medidas previstas

## **C** Conclusiones

Los problemas de abastecimiento, generalizados durante la pandemia, afectan a los exportadores regulares, que estiman que perdurarán hasta la segunda mitad de 2022.

Sitúan su origen en mercados internacionales (o internacionales y nacionales), con un predominio de problemas logísticos (retraso y coste).

Dos tercios de los exportadores regulares han adoptado medidas. Los grandes exportadores tienen más facilidad para hacerlo.

Los exportadores regulares tienden a preservar sus mercados exteriores ante los problemas de abastecimiento. La búsqueda de nuevos productos, proveedores o mercados de origen es la medida más adoptada. El recurso a modos de transporte más rápidos es importante para algunos sectores y parece estar más al alcance de los grandes exportadores.

El fenómeno es percibido, en cierta medida, como estructural. Cerca de la mitad de los exportadores regulares prevé adoptar nuevas medidas aunque se normalice la situación, en especial, los grandes exportadores.

La diversificación de proveedores y el aumento de stocks son las principales opciones, aunque hay diversidad por sectores (distintas necesidades). Los exportadores más grandes dan más peso a opciones más sofisticadas (análisis de la cadena de valor; alternativas logísticas).

**Necesidad de adaptar los instrumentos de apoyo a la internacionalización:  
importar es importante**

# Muchas gracias por la atención!

## Datos

Encuesta de Coyuntura de la Exportación

[https://comercio.gob.es/ImportacionExportacion/Informes\\_Estadisticas/Paginas/Encuesta-de-coyuntura.aspx](https://comercio.gob.es/ImportacionExportacion/Informes_Estadisticas/Paginas/Encuesta-de-coyuntura.aspx)

## Artículos

Hald, K. S., & Coslugeanu, P. (2021). The Preliminary Supply Chain Lessons of the COVID-19 Disruption: What Is the Role of Digital Technologies? Operations Management Research.

<https://doi.org/10.1007/s12063-021-00207-x>

Kouvelis P., Paradoxes and mysteries in virus-infected supply chains: Hidden bottlenecks, changing consumer behaviors, and other non-usual suspects, Business Horizons,

<https://doi.org/10.1016/j.bushor.2021.06.003>

Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial, S. G. de. (2021). Recuperación económica y problemas de abastecimiento: el papel de los fletes. Boletín Económico De ICE, (3141). <https://doi.org/10.32796/bice.2021.3141.7326>

Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial, S. G. de. (2022). El sector exportador ante los riesgos de abastecimiento. Boletín Económico De ICE, (3143).

<https://doi.org/10.32796/bice.2022.3143.7352>

## Contacto

Juan Enrique Gradolph Cadierno, [jegradolph@mincotur.es](mailto:jegradolph@mincotur.es)

Subdirección General de Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial, [sgeipolco.sccc@mincotur.es](mailto:sgeipolco.sccc@mincotur.es)