Cadenas de producción, cuellos de botella y posiciones estratégicas

ESTEBAN MERCATANTE :: 28/10/2021

Lo que implican para la lucha de clases estos puntos de estrangulamiento que quedaron expuestos por la crisis de la cadena de suministro

Con la recuperación económica pospandemia todavía buscando afirmarse, EEUU y otros países imperialistas sufren múltiples trastornos en las cadenas de suministro. Una muestra de las fragilidades de la configuración del capitalismo basado en la internacionalización productiva. Y una muestra de las potencialidades que tienen sectores de la clase trabajadora que ocupan lugares clave en la logística de estas cadenas

Tormenta perfecta y cuellos de botella

En las últimas semanas recorrieron el mundo las imágenes de los barcos varados ante los puertos estadounidenses, abarrotados estos últimos de contenedores que no llegan a descargarse. También fueron noticia las góndolas de supermercados vacías de una amplia variedad de productos. Las compras por vía electrónica que los consumidores acostumbran recibir gratis en días (u horas), podrían demorarse semanas. Lo que se ve en EEUU de manera exacerbada ocurre también en varios otros países que, de manera similar, satisfacen buena parte de su consumo con el ingreso de bienes producidos en otras latitudes a través de las cadenas globales de producción. Estas cadenas son el resultado de décadas de una internacionalización productiva organizada por las multinacionales para aprovechar salarios bajos, exenciones impositivas y la posibilidad de realizar "dumping" ambiental en los países pobres y en desarrollo. Se basó en localizar buena parte de los procesos productivos fuera de los países imperialistas que hasta la década de 1970 tenían la primacía industrial indiscutida, y se apoyó en esquemas de "justo-a-tiempo" que buscan disminuir stocks para reducir costos. Una serie de fallas en este mecanismo derivó en los problemas que se acumulan en estos días.

El abarrotamiento de mercancías, ya sea que permanezcan dentro de los contenedores que esperan en los barcos o están apilados en los puertos, o en el -ahora tortuoso- recorrido a lo largo de la cadena de logística dentro de los países, es resultado de un abrupto aumento de la demanda que se topó con la estrechez de la infraestructura -resultado de años de débil inversión- y con la falta de personal suficiente para hacer frente al stress en la distribución. Pero esta es apenas la punta del iceberg de la tormenta perfecta que aqueja las cadenas globales de valor.

"Lo sentimos. No hay papa fritas con ningún pedido. No tenemos papas". Este anuncio se vio poco tiempo atrás en un local de Burger King en la ciudad de Florida, Miami. Que no haya papas para acompañar las hamburguesas en el países de McDonald's basta para ilustrar el alcance que tiene la disrupción de las cadenas de suministro. Faltan alimentos básicos, gaseosas (entre otras cosas por faltante de botellas de vidrio para envasado), escasean productos a base de maíz como tortillas. Ropa y zapatillas. Asimismo, aumentaron los

precios de los que llegan a las góndolas de los supermercados. También hay escasez de medicamentos y equipo médico. Celulares, computadoras, automóviles, lavarropas, heladeras, microondas. También hay faltantes de juguetes, árboles de navidad y vasos de plástico. Básicamente, todo lo que ingresa a EEUU desde los puertos, pero también lo que depende de extensas cadenas de distribución dentro del país, escasea o -en el mejor de los casos- se encareció por el aumento de los costos para llegar a destino, lo que explica en gran medida el aumento de la inflación que se registra en los últimos meses.

¿Qué es lo que está pasando acá? Comencemos por el final, con el embudo que aqueja la entrada de bienes en EEUU, y que se replica de forma similar en otros países ricos. Tenemos, en primer lugar, un fuerte aumento de la demanda. Si ya durante la pandemia se observó una tendencia a canalizar en la compra de bienes los recursos que dejaron de gastarse en otros servicios y actividades restringidos por las cuarentenas, con la recuperación estos gastos crecieron de manera pronunciada. De acuerdo a Container Trades Statistics, el crecimiento de los despachos desde Asia hacia la principal economía del planeta tuvo un crecimiento muy pronunciado: en enero-agosto de este año fue 25 % mayor que en 2019, el año previo a la pandemia y que fue de crecimiento económico en EEUU Esta estimación es consistente con la robustez del consumo de bienes en dicho país, que según Capital Economics fue 22 % más elevada en agosto de 2021 que en febrero de 2020, cuando el Covid-19 parecía un problema solo de China y las compras en EE. UU. continuaban normalmente.

Podría parecer que este porcentaje de mayor volumen de mercadería podría ser manejable sin fricciones. Pero no fue así. Tras un largo tiempo de desinversión en infraestructura portuaria que reforzó la lógica de operar con lo justo para maximizar las ganancias, el margen extra con el que contaban los principales puertos de EEUU no debía ser de más de 5 %, según estimó Gary Hufbauer del Instituto Peterson de Economía Internacional. Un incremento que quintuplicó ese margen previsiblemente podría dar lugar a un embotellamiento que rápidamente se convierte en caos. Todo lo que en condiciones normales se tramita sin problemas se vuelve un trastorno: los contenedores, que por lo general son rápidamente vaciados y retornados a los barcos, se acumulan en el puerto por la falta de personal portuario y porque no hay camiones suficientes para cargar la mercadería fuera del puerto; los buques con nuevos contenedores se demoran frente al puerto, o son desviados a otros puertos -generalmente peor preparados- donde se tiende a reproducir la congestión.

A los problemas de infraestructura, se sumó la falta de personal en los puertos y de conductores de camiones. Si bien en parte esto fue resultado de la pandemia, responde también a un problema de más largo alcance, que es la degradación de las condiciones laborales del rubro, que no tienen nada que ver con las que existían décadas atrás. Como afirma en Vox Rebecca Heilweil, "el empeoramiento de las condiciones para los conductores de camiones en los EEUU ha hecho que el trabajo sea increíblemente impopular en los últimos años, a pesar de que la demanda de conductores ha aumentado a medida que el comercio electrónico se ha vuelto más popular". Que Amazon, que no se caracteriza justamente por ofrecer buenas condiciones laborales para los conductores que despachan sus productos, esté robando choferes a las empresas de camiones, es un dato suficiente para hacerse una idea de cómo está el sector. Como observa Matt Stoller,

Conducir un camión, que solía ser un trabajo de clase media en la década de 1970, se ha convertido en una profesión cíclica mal pagada con alto desgaste y poca estabilidad, una de las llamadas "fábricas de explotación sobre ruedas". Si bien es tentador culpar de esta situación a las empresas de camiones, la realidad es que el problema se debe a la estructura de mercado del transporte creada por la desregulación de la década de 1970.

Con la pandemia, muchos camioneros veteranos se jubilaron anticipadamente, y nuevos conductores no pudieron obtener licencias porque las escuelas de camiones estaban cerradas durante el cierre. Esto significó que "a medida que los estadounidenses dependían más de las compras en línea durante la pandemia, llevar mercancías desde los puertos hasta las puertas ha sido un desafío". Ahora, el gobierno de Biden logró el compromiso de las empresas de logística de trabajar las 24 horas para liberar el congestionamiento de mercancías. Pero la falta de personal puede conspirar contra estos esfuerzos.

Pero los cuellos de botella en la entrada de mercancías en los lugares de destino son apenas uno de los trastornos a los que se ven confrontadas las cadenas globales. Después de los parates productivos que ocurrieron durante lo peor de la pandemia -aunque hay que decir que los empresarios hicieron todos los esfuerzos por encuadrar sus actividades como esenciales sin importar los riesgos sanitarios de la fuerza de trabajo- muchas empresas vieron reducir los stocks por debajo de los niveles normales, lo cual genera dificultades para hacer frente a aumentos pronunciados de la demanda. Recomponer stocks lleva tiempo. Exige poner el aparato productivo a toda máquina para producir a ritmos más veloces que los normales, pero depende además de contar con materias primas y componentes que no siempre están disponibles. El faltante de stocks se extiende todo a lo largo de las cadenas de producción. Sumado al hecho de que el tránsito entre países (del que depende el despacho a destino de los productos pero también el tránsito de componentes hasta los lugares de ensamblado) no termina de normalizarse y los tiempos del flete se hicieron más largos.

A esto se agregan otros conflictos que vienen desde antes de la pandemia, como el que aqueja la producción de semiconductores. Como observa Chad P. Bown en Foreign Affairs, uno de los mayores culpables en la escasez de semiconductores "fue un cambio repentino en la política comercial de EEUU". En 2018, la administración Trump lanzó una guerra comercial y tecnológica con China "que sacudió toda la cadena de suministro de semiconductores globalizada. El fiasco contribuyó a la escasez actual, perjudicando a las empresas y trabajadores estadounidenses". En mayo, los tiempos de espera para los pedidos de chips se extendieron a 18 semanas, cuatro semanas más que el pico anterior. Esto afecta a los más variados sectores: informática, telefonía, automotriz, línea blanca. También la producción de aviones se vio trabada por la falta de este componente crítico.

Que la cosa está lejos de normalizarse, lo preanuncia el hecho de que China, principal productor y exportador industrial del mundo, atraviesa una crisis energética que lo obligó a imponer recurrentes paradas de su sector manufacturero. Esto significa nuevas estrecheces que seguirán poniendo en tensión una cadena de suministro que ya está en máximo stress.

Cadenas globales de valor, beneficios y contradicciones

Durante las últimas décadas, las empresas multinacionales perfeccionaron estructuras de producción internacionalizadas que fueron bautizadas como cadenas globales de valor. Las

mismas se configuraron como resultado de una formidable reestructuración de la producción de bienes (y cada vez más también de servicios). Dos procesos fueron de la mano. El primero, la descomposición paulatina de las líneas productivas en una serie de producciones parciales para llevar a cabo en distintas unidades productivas independientes que se encargan de una sola etapa del proceso productivo o se especializan en una serie de componentes. El segundo, una relocalización geográfica de la producción que mudó buena parte de estas operaciones, especialmente las caracterizadas como "intensivas en trabajo" fuera de los países ricos (históricamente definidos como "industrializados", aunque dejaron de serlo relativamente en estos años) hacia una serie de países dependientes, en su gran mayoría del sudeste asiático. De esta forma, la "línea de montaje" puede llegar a recorrer decenas de miles de kilómetros o más, y desplegarse en decenas de países.

La creación de las cadenas globales de valor estuvo posibilitada técnicamente por el perfeccionamiento de las comunicaciones y el abaratamiento del transporte (que tuvo un gran hito con la implementación de los contenedores y sufrió desde entonces numerosas "revoluciones" que bajaron los costos de carga). Su motor principal fue la búsqueda de aprovechar estas condiciones para sacar ventaja como nunca antes de la fuerza laboral barata de los países pobres y de ingreso medio, que vieron así crecer su producción industrial. El taller manufacturero del mundo se trasladó desde finales del siglo XX a China, y más de conjunto a una serie de países dependientes, que de conjunto vieron pasar su fuerza de trabajo volcada a la industria de 322 a 361 millones, mientras en los países desarrollados esta fuerza de trabajo en la manufactura descendía de 107 millones a 78 millones (lo que sigue siendo un número significativo que desmiente cualquier idea de una desaparición de la fuerza laboral industrial en estos países) 1.

La industrialización que tuvo lugar en esta periferia que se benefició con la relocalización de la producción estuvo en la mayor parte de los casos de manera deformada por la especialización en procesos productivos muy parciales, siempre comandados por las multinacionales. Esto genera trasformaciones muy limitadas en las estructuras productivas en comparación con lo que fue la industrialización en los países desarrollados, o incluso en los países dependientes durante parte del siglo XX. La aspiración de trepar la escalera del desarrollo a gracias a la inserción en las cadenas de valor resultó esquiva en la abrumadora mayoría de los casos.

Las cadenas globales de valor se volvieron el último grito de la moda de la eficiencia productiva, bajo la noción de que todos los procesos productivos que utilizan intensivamente el "factor" trabajo, es decir, aquellas tareas más simples y repetitivas, debían localizarse en los países que ofrecían abundancia de dicho "factor" (todo esto dicho en los términos de la economía mainstream). Las consultoras y analistas más reputados invitaron a las firmas industriales y de servicios de los países imperialistas, grandes o pequeñas, a tomar parte de esta gran deslocalización e internacionalización de la producción en nombre de la "racionalidad" económica, so pena de quedar relegadas a manos de los competidores más avezados para internacionalizarse, y hasta correr el riesgo de perecer. Con el afianzamiento de las cadenas globales y el desarrollo de tecnologías que aumentan la posibilidad de prestar servicios digitales a la distancia, la relocalización e internacionalización, pudo abarcar cada vez más también producciones intangibles, con lo cual ya no fueron solo las labores más sencillas y repetitivas las que estuvieron sometidas a esta competencia

internacional que impuso el capital a las fuerzas laborales de todo el mundo.

La racionalidad de las cadenas globales de valor desde el punto de vista del capital multinacional se basó en el hecho de que los países compitieron por ofrecer condiciones laborales más "flexibles" (léase, precarizadas), cobrarles menos impuestos y aceptar prácticas contaminantes que los países imperialistas ya no toleran. De esta forma, parecía razonable, porque era rentable para las firmas, descomponer los procesos productivos especializando tareas en determinadas unidades productivas, lo cual puede perfectamente aumentar la productividad y bajar costos, pero haciéndolo de tal forma que multiplicaron las exigencias de la logística.

No se trata solo de que los productos terminados deben recorrer enormes distancias para llegar a los mercados de consumo; también deben recorrerlo los componentes para llegar a los lugares de ensamblado final. En tiempos de combustible barato -que no son el actual, con el barril de crudo superando los 80 dólares- se trata de un despilfarro contaminante que a nivel social no tiene ninguna eficiencia ni racionalidad, sino todo lo contrario. Las "externalidades" (otro término del mainstream que convierte arbitrariamente las consecuencias del accionar de las firmas sobre su entorno en algo "externo") de las cadenas de valor se tradujeron en un agravamiento de la huella ambiental generada por esta ampliación de la escala geográficas de las líneas de producción. La internacionalización de la producción, que bajo otros términos y sobre otras bases sociales podría permitir una mejor articulación de la producción de lo socialmente necesario en todo el mundo, haciendo eje en la reducción del tiempo de trabajo y buscando una relación armoniosa entre la sociedad y la naturaleza que hoy tienen una relación alienada, es llevada al absurdo por las multinacionales que solo buscan maximizar sus ganancias.

Los mismos líderes empresarios que en los foros de Davos ponen gestos compungidos cuando hablan del cambio climático y defienden la necesidad de involucrarse, son los principales protagonistas de esta internacionalización productiva que solo tiene lógica -tal como se lleva a cabo en la actualidad- para los capitalistas. E incluso para ellos, solo la tiene bajo ciertas condiciones. Cuando como hoy el combustible sube por las nubes y se multiplica el costo del flete de contenedores (que de acuerdo a Statista creció 8 veces entre julio de 2019 y septiembre de 2021) puede ser económicamente catastrófico.

Las cadenas globales, con todas las ventajas que otorgan para que las firmas trasnacionales puedan ofrecer mercancías abaratadas en la puerta de tu casa a bajo costo en tiempos normales, se pueden transformar en una pesadilla cuando ocurren eventos inesperados como los cierres fronterizos y las cuarentenas del año 2020. Por eso, ese año ganó fuerza el concepto de "resiliencia", como nuevo elemento a incorporar en el álgebra de las cadenas de valor. Ante la evidencia de la precariedad de este esquema de internacionalización productiva, que amenazó con dejar sin bienes básicos a numerosos países o regiones, ahora los consultores concluyeron que depender excesivamente de pocas firmas o países proveedores puede multiplicar los riesgos y es necesario diversificar. Es una forma de poner en medias palabras su desconcierto y nerviosismo ante un mundo que aparece como cada vez menos propicio para que las multinacionales saquen provecho de las diferencias de costos que tan rentables les resultaron durante las últimas décadas.

Si ya antes de la pandemia los fantasmas proteccionistas y los atisbos de guerras comerciales pusieron un signo de pregunta sobre la continuidad de la internacionalización productiva, que en los hechos desde 2015 o antes mostró numerosas señales de debilidad (el comercio y la inversión extranjera crecieron por detrás del ritmo de la economía mundial), después de los trastornos de la pandemia y los de hoy, los interrogantes sobre sobre el futuro se multiplican. Pero todo eso está por verse. Lo seguro es una serie de trastornos que, a pesar de los esfuerzos por acelerar los ritmos de la logística para destrabar puertos, seguirán durante varios meses más, porque seguirán apareciendo las consecuencias de los problemas que existen todo a lo largo de la cadena de producción mundial.

Los puntos de estrangulamiento como dimensión estratégica

El shock producido en las cadenas de suministro por una acumulación de cuellos de botella, puso a la vista de todos algo que algunos sectores de la clase trabajadora de los sectores de logística ya pudieron experimentar y aprovechar de primera mano. El capitalismo organizado a través de las cadenas de valor que permitió a las empresas sacar provecho de poner en competencia a las fuerzas de trabajo de todo el mundo para imponer un arbitraje que degradó las condiciones laborales y remuneraciones en todo el mundo, está expuesto a numerosas fragilidades que son intrínsecas a la configuración de estas líneas de montaje trasnacionalizadas, que se están poniendo de manifiesto.

Pero no se trata solo de una serie de puntos de falla que pueden dar lugar a disrupciones como las que observamos en estos días como resultado de factores objetivos contingentes. También está en juego la posibilidad que tienen sectores de la fuerza de trabajo de actuar sobre eslabones fundamentales de las cadenas de producción, que el capital necesita que funcionen con la precisión de un mecanismo de relojería. Estos puntos de estrangulamiento son fundamentales desde la perspectiva estratégica en la lucha contra el capital.

Como observa Kim Moody en el libro On New Terrain, "cada vez más aspectos de la producción están entrelazados en las cadenas de suministro justo-a-tiempo que han reproducido la vulnerabilidad de la que el capital buscaba escapar a través de los métodos de producción flexible y la relocalización" 2.

Consideremos el caso de EEUU. El desarrollo que tuvieron las cadenas de suministro con el objetivo de acelerar los ritmos de la circulación de mercancías, concentraron en este segmento una formidable fuerza laboral: hoy emplean a 9 millones de personas, el 6,3 % de la fuerza de trabajo del país. Esto incluye sectores que lejos de estar difuminados y presentar desafíos para la organización, se encuentran concentrados en depósitos de gran escala que emplean cientos de personas.

En una entrevista más reciente, Moody retoma esta cuestión. Allí observa que la concentración de recursos y fuerzas de trabajo en la logística, destinada a hacer que el tránsito de mercancías ocurra de la forma veloz y fluida, creó clusters gigantescos. Solo en Chicago, calcula, conforman un ejército de 200 mil personas empleadas en el sector.

Lo que han hecho -sostiene- es recrear lo que las empresas estadounidenses intentaron destruir hace treinta años cuando se mudaron de ciudades como Detroit, Gary o Pittsburgh.

Intentaron alejarse de estos enormes clusters de trabajadores de cuello azul, particularmente los sindicalizados y los trabajadores de color. Ahora, para mover mercancías, a través de cadenas de producción mucho más dispersas que en el pasado, han recreado estas enormes concentraciones de trabajadores mal pagos. Estos clusters son puntos de estrangulamiento en un sentido muy real. Si detenés un pequeño porcentaje de la actividad en estos lugares, trabás todo el movimiento de las mercancías y el conjunto de la economía.

En el mismo sentido, Jake Alimahomed-Wilson e Immanuel Ness afirman en el prólogo de Choke Points: Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain que:

Los trabajadores de la logística se encuentran en una posición única en el sistema capitalista global. Sus lugares de trabajo también se encuentran en los puntos de estrangulamiento del mundo, nodos críticos en la cadena de suministro capitalista global, que, si están organizados por la clase trabajadora, representan un desafío clave para la dependencia del capitalismo de la "circulación fluida" del capital. En otras palabras, la logística sigue siendo un sitio crucial para aumentar el poder de la clase trabajadora en la actualidad 3.

Los empresarios son conscientes del peligro que implica el reagrupamiento de miles de trabajadores en estos clusters, por eso tienen una agresiva política antisindical que mediante chantajes y amenazas buscan evitar la organización de los trabajadores -contando para esto con colaboración de sectores de la propia burocracia- . Es el caso de Amazon que enfrenta denodadamente los intentos de organización tanto en sus almacenes como con su flota de camiones, siguiendo el ejemplo de Walmart y McDonalds, los dos principales empleadores (a los que la firma de Bezos va camino a destronar).

Los sectores de la fuerza laboral abocados a la logística, están hoy, como resultado de las cadenas de producción "justo-a-tiempo", más entrelazados que nunca con los sectores abocados a la elaboraciones de bienes (que en EEUU a pesar de la tan mentada "desindustrialización" siguen abarcando una fuerza laboral de nada menos que 12 millones, el 8,5 % del total del país) y también con los que prestan diversos servicios. Lejos de cualquier idea de "fin del trabajo" o pérdida de relevancia de la clase trabajadora, no podría ser mayor la centralidad que las cadenas globales le otorgan en la producción y distribución de bienes básicos y en la prestación de servicios fundamentales -sin contar las labores de reproducción de la fuerza laboral que se desarrollan fuera del mercado y están invisibilizadas por la economía política del capital-. Esta es la fuerza social que puede tomar en sus manos el desafío de activar el freno de emergencia ante la irracionalidad del capital que vuelve a ofrecer nuevas muestras en las múltiples crisis de las cadenas globales de producción.

Las posiciones estratégicas que ocupa la fuerza de trabajo de la logística, pero también sectores abocados a la producción de bienes y la prestación de servicios en estas cadenas de suministro cada vez más integradas, les otorgan un poder central en el enfrentamiento contra el capital; pueden paralizar la normal circulación de mercancías y la valorización. Estas posiciones estratégicas son también un punto de apoyo fundamental para -superando a las burocracias sindicales que mantienen la división de la clase trabajadora- articular una

fuerza independiente capaz de aglutinar al pueblo explotado y oprimido, a partir de las unidades de producción y otros centros neurálgicos (empresa, fábrica, escuela, hospital, centro logístico, sistema de transporte con sus estaciones, etc.) y con sus propios métodos de autoorganización, con miras al enfrentamiento contra el capital con la perspectiva de reorganizar la sociedad sobre nuevas bases.

Es fundamental sacar las conclusiones de lo que implican para la lucha de clases estos puntos de estrangulamiento que quedaron expuestos por la crisis de la cadena de suministro, en un momento en el que la clase trabajadora se está poniendo en movimiento en EEUU como muestra una serie de luchas en numerosas empresas acompañadas también de procesos antiburocráticos.

Notas

1. UNIDO, Industrial Development Report 2018. Demand for Manufacturing: Driving Inclusive and Sustainable Industrial Development, Viena, 2017, p. 158.

2. Kim Moody, On New Terrain, Chicago, Haymarket Books, 2017.

3. Jake Alimahomed-Wilson e Immanuel Ness (Eds.), Choke Points Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain, Londres, 2018, p. 2.

Ideas de Izquierda

---

https://www.lahaine.org/mundo.php/cadenas-de-produccion-cuellos-de