

¿ES LA DESGLOBALIZACIÓN LA NUEVA NORMALIDAD?

MARC LEVINSON

Historiador y economista, autor de *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger* (2016) y de *Outside the Box: How Globalization Changed from Moving Stuff to Spreading Ideas* (2020)

Las cadenas de valor que han unificado la economía mundial desde finales de la década de 1980 están sometidas a una tensión sin precedentes. La pandemia de la COVID-19, severas interrupciones en el transporte marítimo, el resurgimiento del nacionalismo populista, la ruptura entre Rusia y las democracias de Europa, y las crecientes tensiones entre China y sus principales socios comerciales han llevado a los expertos a declarar la muerte de la globalización. Sin embargo, estamos aún lejos de la perspectiva de una economía mundial menos globalizada.

Más que replegarse, lo que sucede es que la globalización está adoptando una forma que nos resulta desconocida, y por motivos que poco tienen que ver con la pandemia. El modelo de globalización al que estamos habituados, apoyado en el denso tráfico de coloridos barcos portacontenedores cargados con toneladas de mercancías, ha permitido una mejora sensible del nivel de vida material de una creciente proporción de la población mundial. Durante poco más de tres décadas, cientos de millones de familias han podido acceder por primera vez a un coche o a un aparato de televisión, comprar ropa o instalar un equipo de aire acondicionado. Muchos de estos artículos son producidos, en gran medida, en fábricas situadas en países donde los salarios son bajos y que utilizan componentes o insumos producidos en países con salarios iguales, o más bajos; este es el tipo de actividad que se suele identificar con la noción «globalización». A consecuencia de la deslocalización, a medida que la producción se ha desplazado desde Europa, América del Norte o Japón a países como China, Vietnam o Indonesia, los precios de muchos bienes de consumo han bajado,

siendo hoy mucho más asequibles de lo que lo eran a comienzos de siglo.

En diversos países –notablemente, en Estados Unidos–, la implementación de políticas proteccionistas como la imposición de sanciones comerciales o la exigencia de que los bienes comprados con fondos públicos tengan un contenido doméstico, han impuesto límites al comercio de determinados productos. No obstante, en una dinámica que no es atribuible en exclusiva al proteccionismo, la tendencia actual es que las largas cadenas de valor de fabricación –un aspecto esencial de la economía mundial globalizada– se están desvaneciendo.

En todo el continente americano, en Europa y en la mayor parte de Asia, las poblaciones están creciendo lentamente y envejeciendo rápidamente. En casi todos los países de renta media y alta se forman hoy menos nuevas familias, que son las principales compradoras de bienes de consumo duraderos. Por lo general, las familias de más edad compran menos cosas: han tenido años para acumular posesiones y ahora tienen más tendencia a gastar en viajes de vacaciones, comer en restaurantes y pagar facturas médicas que comprar bienes manufacturados, como ropa o muebles de comedor, que son la clase de productos que se envían cruzando fronteras.

El avance tecnológico también va a restringir el comercio de mercancías. Durante el año pasado, todos y cada uno de los principales fabricantes de automóviles han anunciado importantes inversiones en vehículos eléctricos. Esto puede ser estupendo para el medio ambiente, pero será terrible para las decenas de miles de empresas que son eslabones de las cadenas de suministro

de la industria automotriz: un vehículo eléctrico medio contiene miles de piezas menos que su homólogo de combustión interna. Por otra parte, en otros sectores, los consumidores no necesitan equipos musicales de alta fidelidad –ni siquiera televisores– cuando pueden comprar música y vídeo a través de servicios en *streaming* y disfrutarlos en sus *smartphones* y ordenadores. Hoy en día, para actualizar la maquinaria industrial basta con descargar una aplicación informática, sin que sea necesario reemplazar un equipo.

Innovaciones como la computación en la nube permiten además a las empresas compartir ordenadores, del mismo modo que un sistema como el *bicing* permite a los individuos compartir bicicletas. Son ejemplos de un mismo concepto: baja la demanda general de bienes físicos.

Todo esto significa que la manufactura es cada vez menos importante para la economía mundial. Y al reducir la necesidad de mano de obra en las plantas de producción, la automatización está eliminando en primer lugar una de las principales razones para unir cadenas de valor lejanas. Sumado a ello, la caída en el número de trabajadores jóvenes que podrían entrar en el mercado laboral en países como Corea del Sur, China o Malasia, está haciendo aumentar rápidamente los sueldos de los trabajadores en muchos lugares que, en el pasado, habían seducido a las empresas extranjeras por sus bajos salarios.

Si bien es pronto para hablar de «relocalización» –es decir, del «regreso» de la manufactura desde países de salarios bajos a países con salarios altos–, existen múltiples evidencias de que tanto los fabricantes como los minoristas están tratando de controlar

riesgos de otras maneras. Durante años, los consultores empresariales han estado aconsejando a sus clientes que se focalizasen en sus «competencias básicas» –aquello que hacen mejor– y que externalizasen otras actividades. Ahora, esta tendencia se está revirtiendo en el sector manufacturero, debido en gran medida, a que la integración vertical vuelve a ponerse de moda. El ejemplo más obvio lo tenemos en la fabricación de vehículos, donde la práctica totalidad de las compañías ha invertido directamente en

sus cadenas de suministro de vehículos eléctricos, en vez de optar por la compra de baterías y mandos electrónicos de terceras partes con las que no están relacionadas. Es más, en muchos casos, están eligiendo realizar estas inversiones en lugares físicamente próximos a sus plantas de montaje. Está previsto que el complejo que planea construir la Ford Motor Company cerca de Memphis, Tennessee, lo formen docenas de edificios repartidos en un área de más de 14 kilómetros cuadrados, lo que sugiere que los vehículos acabados contendrán relativamente poco valor extranjero añadido. Muchos fabricantes están buscando múltiples fuentes de piezas clave y de productos acabados, utilizando plantas de fabricación

en México, Marruecos u otros países de renta media para complementar, no para sustituir, a las plantas de fabricación que tienen en China.

La preocupación por la resiliencia se extiende al transporte y distribución de carga. Si antes un exportador contrataba una línea naviera para que transportase toda su carga a cambio de la tarifa más favorable, los cargadores dividen ahora su negocio entre varios transportistas y envían sus cargas,

La búsqueda de talento en todo el mundo por parte de las empresas llevará a la globalización hacia una nueva dirección, basada cada vez más en el intercambio de servicios y de ideas, en detrimento de los bienes físicos

-a través de múltiples puertos-, a centros de distribución en lugares dispersos. En muchos casos, estos centros de distribución tienen más existencias que antes como una forma de protección ante cualquier interrupción del suministro. Este tipo de cambios aumenta los costes y hace que las cadenas de valor a larga distancia sean más complejas y menos atractivas para los directivos de las entidades corporativas.

Es en este sentido que la globalización parece estar replegándose. Sin embargo, si bien es cierto que la globalización de los productos fabriles ha disminuido su peso en la economía mundial, la globalización de productos no físicos -como por ejemplo de los servicios- es más importante que nunca. Los bancos suscriben créditos en un país, aprueban el papeleo en otro y cobran las cuotas en un tercero. Una editorial británica puede fácilmente recurrir a un editor en Pakistán y una película puede rodarse en un emplazamiento, doblar o subtítular los diálogos en otros muchos, o incluso, encargar esa u otras tareas a una Inteligencia Artificial. En el sector empresarial, más de una quinta parte de la inversión en muchos países se dedica ahora a investigación, a programación informática y a otros costes por bienes

y servicios no físicos, que pueden realizarse allí donde la experiencia está disponible y en mejores condiciones, a diferencia de la maquinaria y el equipo, que tienen que estar ubicados en un lugar concreto.

Buena parte de este floreciente comercio de ideas queda al margen de las estadísticas oficiales. Hasta ahora, los esfuerzos realizados en varios países para prevenir que los datos de los ciudadanos se almacenen y procesen en el extranjero, apenas han obtenido resultado. A diferencia del comercio de mercancías, que puede controlarse mediante aranceles, cuotas y medidas similares, el comercio de ideas resulta más difícil de supervisar por parte de los gobiernos, dado que bloquear el flujo de datos puede desconectar a un país de actividades económicas de alto valor en las que quiere desesperadamente participar.

Estos cambios en la globalización se irán haciendo más evidentes con el paso del tiempo. A corto plazo es probable que el reto económico más complicado sea atenuar la inflación que se está extendiendo rápidamente de un país a otro en una economía mundial que sigue estando estrechamente conectada. Pero a diferencia de la situación existente durante los primeros años del siglo XXI, las importaciones baratas ya no permitirán a los bancos controlar la inflación de manera inocua para los ciudadanos. Las disrupciones en la cadena de suministros disminuirán a medida que las familias pasen de gastar en bienes a hacerlo en servicios, y ello hará que el comercio de productos manufacturados crezca de manera más lenta que la economía mundial. Pero fuera de la vista del público, la búsqueda de talento en todo el mundo por parte de las empresas llevará a la globalización hacia una nueva dirección, basada cada vez más en el intercambio de servicios y de ideas, en detrimento de los bienes físicos.

