83 (ochenta tres)

GLASSBEADS
MICROESFERAS DE VIDRIO

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Señores
SERVIAM PARAGUAY SA
Atención: Sr. Hernan Olivera
hernanolivera@serviam.com.py
Avda. San José esq. Nuestra Sra. de la Asunción-
Camino a Piquete Cue, Limpio,
Paraguay.

Referencia: Información sobre **GLASS BEADS S.A.**

De nuestra consideración:

Por la presente, la pandemia COVID-19 ha impactado a nivel mundial, por lo que informamos a nuestros clientes, que estamos con escasez del producto microesferas de vidrio en todo su segmento, el mismo que normalmente se utiliza para señalización vial, por lo tanto la provisión del mismo se verá notablemente afectada.

Agradecemos desde ya vuestra comprensión, y aprovechamos la oportunidad para saludarles muy atentamente.

Por **GLASS BEADS S.A.**

EDUARDO BRADLEY
PRESIDENTE
GLASS BEADS S.A.

.....
Firma y sello

Recibi:
17/03/2022
CONSORCIO
RUTAS SEGURAS

Potters

Becquerel 344 Carlos Spegazzini
Buenos Aires – Argentina (B1812EED)
Tel.: +54 02274-430009/430028

82 (adjunta doc)?

FÁBRICA DE PINTURAS Y REVESTIMIENTOS ESPECIALES
MATERIALES PARA SEGURIDAD VIAL

Termovial® Lumicot®

Estimado cliente

Enviamos esta nota para informarles que en los próximos días podrían efectuarse demoras en las entregas de los materiales para demarcación vial.

Esto se debe al faltante de un insumo por parte de los proveedores.

Estamos viviendo situaciones de políticas de protección a la industria y demás trabas que generan que no se nos aprueben las SIRA correspondiente para poder nacionalizar insumos importados. Su aprobación puede ser inminente o puede llevar días, pero queremos tenerlos al tanto de lo que nos está ocurriendo. Esta situación se replica en todos los proveedores locales de Argentina.

Entendemos que la situación se revertirá favorablemente.

Estamos trabajando para una alternativa de los insumos mas criticos, realizando los ensayos necesarios que nos permitan entregar material de buena calidad.

Esperamos puedan ir contemplando la situación tal como lo vienen haciendo en los últimos tiempos.

Cualquier consulta y/o aclaración que crean pertinente efectuar, estamos a disposición.

Los saludo atte.

Recibi: 18/03/2022

CONSORCIO
RUTAS SEGURAS

Lic. Carolina Montes
Gte. Adm. De Ventas
Departamento de Traffic Solutions - PPG
Email: Montes@ppg.com
CRISTACOL S.A.
www.cristacol.com.ar

81 (adulto 7mo)

30 Años MERCADO

Alerta global por escasez de vidrio impacta a diversas industrias

Además de los productores de cerveza, la escasez de vidrio también está afectando a los bodegueros de vino, que se han visto desafiados para poder embotellar sus cosechas más recientes.

12 OCTUBRE 2021

El mes de octubre será recordado por muchos sectores, especialmente para aquellos productores de botellas de vidrio y todos los submercados que interactúan entre sí. Pues, la escasez de este material ha provocado **semanas críticas para los despachos de este producto**, tanto hacia el interior de un país como hacia el exterior, ya que la situación es más compleja que una simple insolvencia local, y la solución requiere de muchos factores a nivel internacional.

La **carencia de envases de vidrio** es actualmente un problema global que surgió principalmente a causa de la pandemia de covid-19. Durante el 2020 se registraron importantes aumentos en el consumo de alimentos y bebidas, lo que ocasionó una disminución de *stocks* de envases de vidrio. A eso se le sumó el hecho de que muchas industrias no pudieron trabajar al 100 % de su capacidad por las diferentes restricciones sanitarias. El resultado fue que se consumieran los stocks de reserva en casi todas las plantas a nivel mundial.

https://www.revistamercado.do/negocios/alerta-global-por-escasez-de-vidrio-impacta-a-diversas-industrias

Por otra parte, a **la falta de materias primas vírgenes para la producción, se suma la carencia de materiales reciclados** debido a la baja significativa de actividades de recolección, provocado por la pandemia.

En **Argentina**, los industriales han elevado la alarma de una baja en la oferta de insumos como el tereftalato de polietileno (PET), de entre un 30% y un 35%, un insumo necesario en la industria de bebidas gaseosas. Asimismo, los famosos viñedos argentinos están teniendo dificultades para encontrar botellas de vino, en el ejemplo más reciente de como los **retrasos en la cadena de suministro** afectan la producción del país sureño.

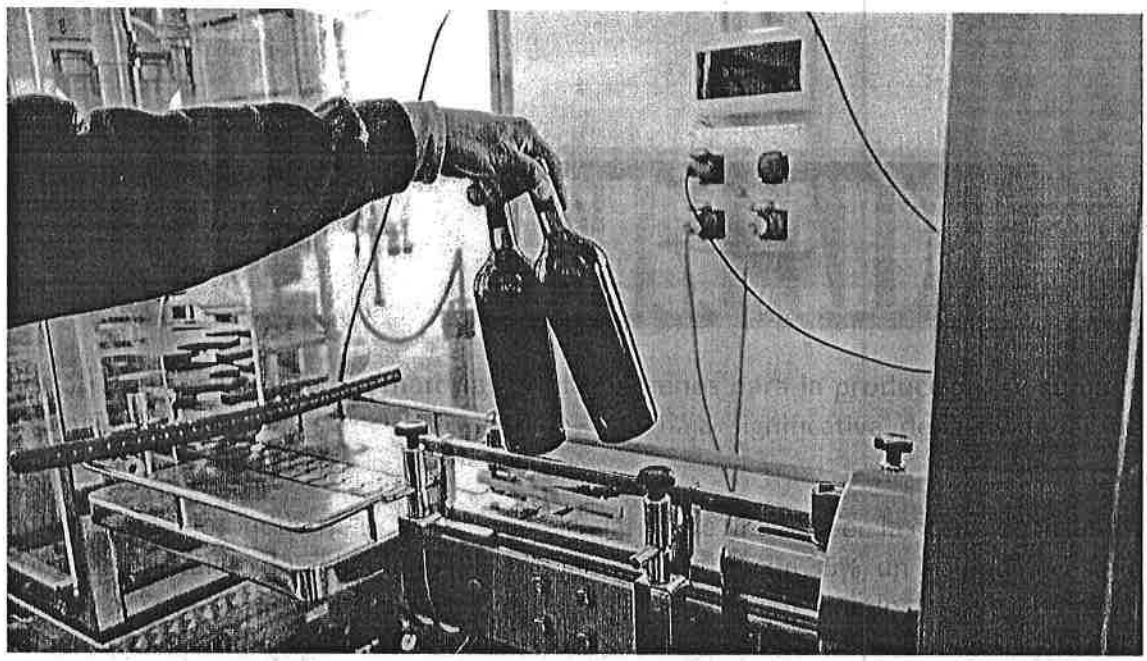


FOTO: Perfil

Los enólogos aseguran que los empleos y las ganancias están en riesgo si no embotellan sus productos a tiempo, mientras que los políticos locales advierten que los precios subirán para los consumidores

El presidente de Federación Agraria Argentina, **Carlos Achetoni**, manifestó su preocupación por el faltante de envases de vidrio, como consecuencia de una restricción de oferta a nivel local que podría derivar en enormes complicaciones a varias producciones de economías regionales, que se encuentran en la antesala de sus cosechas.

Nuestro país tampoco es ajeno a este problema. La **Cervecería Nacional Dominicana** informó que la demanda de su "Marca País", la cerveza Presidente, ha crecido en el periodo de reapertura económica y la empresa, a pesar de haber aumentado la producción en comparación con el periodo previo a la crisis de salud, ha encontrado dificultades para satisfacerla al 100%.

La razón fundamental es que la **empresa no ha recibido la cantidad de botellas que requiere para hacerle frente a esa nueva demanda** debido a la escasez global de

80 (editor)

envases de vidrio, a lo que se suman las grandes dificultades en la cadena mundial de suministro, algo que también se siente en el mercado local al complicarse el acceso a varios bienes de consumo masivo.

En lo que va de año, solo ha recibido poco más del 50% de las nuevas botellas que había ordenado en el exterior

Para enfrentar la crisis, la cervecería se ha enfocado en **dos potenciales soluciones**: la reactivación de una fábrica productora de botellas en el país y el impulso de programas que incentiven el retorno de las botellas.

Con referencia a la primera solución, la empresa firmó el pasado año un acuerdo con *Caribbean Glass Industry* para la **reactivación de la industria de vidrio en el país**. Este proyecto permitirá acelerar los planes de fabricación de nuevos envases. Sin embargo, la operación se encuentra en fase de pruebas.

En tanto, en los programas de retorno, se han puesto en marcha varias iniciativas. Una destacada es la de pagar un 50% más a los puntos de venta y botelleros por cada envase que sean retornados.

Otros sectores también están afectados

Además de este sector, **el mercado de paneles solares** también se encuentra en alerta. La mayor empresa de energía solar del mundo anunció que la escasez de vidrio está elevando los costos y retrasando la producción de nuevos paneles.

Los precios del vidrio que recubre los paneles fotovoltaicos han aumentado 71% desde julio, y los fabricantes están teniendo dificultades para producirlo lo suficientemente rápido como para mantener en inventario las ventas de más de una semana.

De este modo, esta escasez llega justo cuando la industria solar se inclina hacia los paneles bifaciales, que aumentan tanto la producción de energía como los requisitos de vidrio.

La **industria farmacéutica** también se encuentra preocupada. Pues, la escasez de vidrio complica la producción establecida para satisfacer la demanda masiva de vacunas contra el coronavirus, cuyos envases son hechos con este material. En ese sentido, los fabricantes se encuentran actualmente amenazados por la falta de materias primas.
De esta forma, se pone de manifiesto que **el covid-19 dejará huellas en todas las industrias**, que ahora aprenden a lidiar con nuevos ritmos de demanda. (RM)

https://www.revistamercado.do/negocios/alerta-global-por-escasez-de-vidrio-impacta-a-diversas-industrias

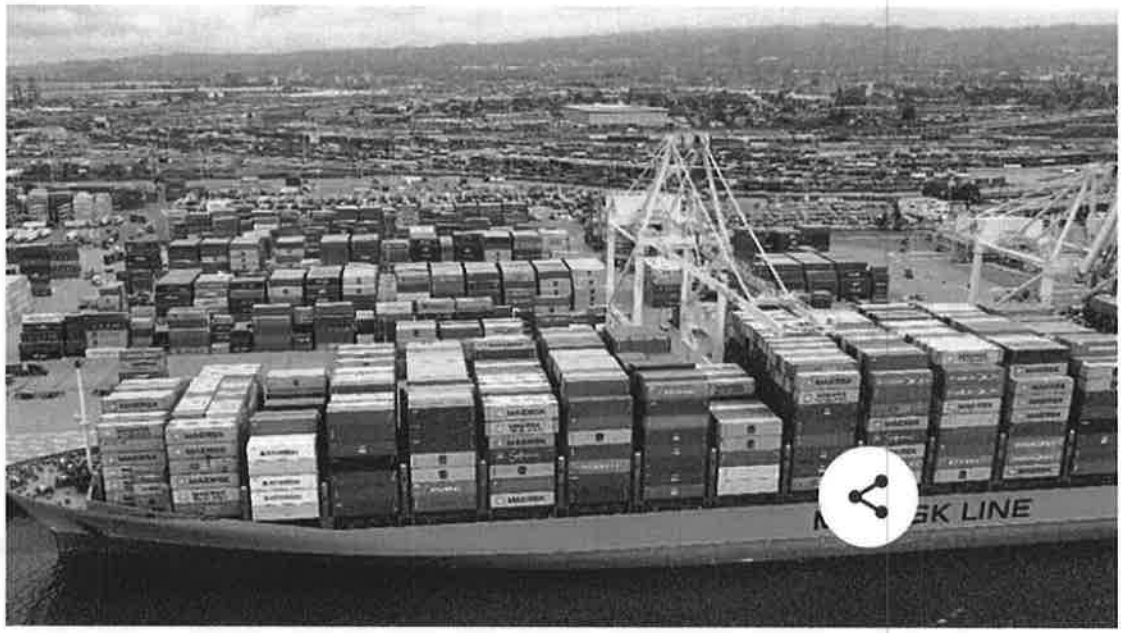
79 (treinta y nueve)

NACIONALES

Estiman que precio del flete marítimo se disparó cerca de 500% en un año

Importadores aseguran que los costos del servicio de transporte marítimo se elevaron más del 500% en tiempos de pandemia, ya que de unos US$ 3.000 por cada contenedor de 40 pies subió a US$ 19.000 y la tendencia al alza persiste.

POR ABC COLOR
03 DE NOVIEMBRE DE 2021, - 01:00



El costo de los contenedores se disparó especialmente por los problemas de oferta y afecta principalmente a los bienes importados de China.

JUSTIN SULLIVAN

Los precios de la logística se incrementaron a causa del covid-19, lo que termina impactando en los valores de bienes importados de la canasta y explica, por una parte, la presión inflacionaria en ciertos productos.

El titular de la Asociación de Importadores y Comerciantes del Paraguay (Asimcopar) Eugenio Caje, mencionó que en el lapso de un año el flete marítimo se incrementó en 500% y el de vía aérea en 200%. El importador indicó que la carga o contenedor de 40 pies desde China, antes de la pandemia en enero de 2020, costaba alrededor de US$ 3.000 y para abril de 2021 ya subió a US$ 12.000, luego se incrementó a US$ 13.500, mientras que ya se está cerrando precio en más de US$ 19.000 por contenedor de la misma capacidad citada para el próximo año. Esto significa más de 500% de incremento.

El empresario precisó que también el flete aéreo sufrió un incremento en promedio del 200%, aunque la vía marítima es la más utilizada por los importadores locales.

"Desde Asimcopar entendemos que los importadores están confiados en poder ofertar productos que son apreciados por nuestros clientes y consumidores, por ello el volumen de importación lleva a una mejor recaudación de la Dirección Nacional de Aduanas", resaltó Caje.

No obstante, mencionó que los sobrecostos logísticos son absorbidos por los agentes del comercio internacional y que desemboca en costos más elevados para los consumidores finales que ven que con sus ingresos actuales ya no puedan comprar como estaban acostumbrados.

El costo del flete está relacionado con los problemas de disponibilidad de los contenedores y las restricciones que todavía persisten en algunos países a causa de la pandemia, lo cual disparó los valores del transporte a nivel mundial, y en ese sentido es poco lo que se puede hacer, ya que el precio no depende de los

78 (setenta y ocho)

importadores locales. Sin embargo, hay otras complicaciones que se suman, como la bajante del río, y ante esta dificultad muchos recomiendan importar por la opción multimodal. "Se trae por vía marítima y después en camión hasta Asunción, es más caro, pero se asegura llegar a tiempo", detalló.

El costo por la opción multimodal desde China estaba ya por encima de los US$ 15.000.

Precios tienden a subir

Por otra parte, el presidente del Centro de Importadores del Paraguay (CIP), Elzear Salemma, también se refirió a la problemática de los fletes en relación a que esos precios se elevaron en gran medida porque igualmente dependen de ciertas características, tales como la capacidad del contenedor, clase de mercadería, tipo de carga: full o consolidada, entre otros.

El empresario advirtió que la tendencia de los precios es que siga aumentando y que hoy ya están cerrando desde China a US$ 19.800 un contenedor de 40 pies y a US$ 15.600 uno de 20, los cuales se estarán pagando desde enero de 2022.

Salemma indicó que una vez que se internalicen estos nuevos costos, su impacto será aún más fuerte del que ya se está sintiendo hoy.

Economistas señalan que el problema de encarecimiento de los fletes ocurre por una dificultad de oferta y que tardará alrededor de dos años más para volver a la normalidad.

Desde la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) indicaron que desde el punto de vista de la incidencia en el valor imponible, los fletestienen una incidencia del 7% en las recaudaciones.

Aunque aquello se encontraba en alrededor del 5% antes de la pandemia, los aumentos en costos logísticos elevaron la incidencia en dos puntos porcentuales en promedio, refirió el director de Aduanas Julio Fernández. Añadió igualmente que el 27% de las mercaderías vienen de China y que ahí la incidencia del costo puede ser mayor, en alrededor del 8%.

https://www.abc.com.py/nacionales/2021/11/03/estiman-que-precio-del-flete-maritimo-se-disparo-cerca-de-500-en-un-ano-2/

77 (setenta y siete)

Logística
REVISTAS ENFASIS

Escasez global de contenedores marítimos

La pandemia condujo a la segunda crisis mundial más impactante desde la crisis financiera de 2008/2009, lo que resultó en una recesión en la mayoría de las economías emergentes y por supuesto en todos los países de la OCDE, desafiando de manera abierta y sin restricción uno de los conceptos fundamentales de la logística comercial: el Just-in-Time.

Marizú Olivera Orquera | 28 de marzo del 2022

Por: Ing. Alexander Eslava Sarmiento (*).

Desde la perspectiva del ciclo económico, los períodos de crecimiento suelen ir seguidos de fases de desarrollo en las que se corrigen las asignaciones incorrectas. Esta fase de reajuste se sintió en las secuelas de la crisis financiera de 2008-2009 que afectó sustancialmente al sector marítimo, las líneas navieras y los terminales portuarios. La pandemia COVID-19 ha impactado sin precedentes la Cadena Global de Suministro (CGS), la Cadena Global de Suministro de Contenedores Marítimos (CGSCM), y en efecto, la industria portuaria y naviera. Cualquier caída repentina en la demanda del consumidor tiene un impacto inmediato en los niveles de actividad de las operaciones marítimas y portuarias, pudiendo afectar las estrategias corporativas o incluso las estructuras del mercado.

Las perturbaciones económicas y financieras son eventos recurrentes que afectan las CGS, las pandemias se consideran eventos de baja probabilidad y de alto impacto. Las más comunes son las recesiones que tienen una gravedad que va desde leve, donde el declive económico (por ejemplo el PIB) puede durar un período corto (unos pocos meses), hasta grave, donde el declive económico es pronunciado y puede durar varios años, comúnmente conocido como depresión.

Las CGS por su naturaleza son muy complejas, compuestas por una serie de etapas, desde el abastecimiento de bienes intermedios hasta el consumo de bienes finales en los mercados globales de consumo. Interrupciones normales dentro de la CGS se han producido por choques de la oferta que representan un cambio repentino e inesperado en la disponibilidad de materias primas, piezas, capacidad de fabricación. No se trata solo de que los precios aumenten, sino que la disponibilidad de componentes esenciales puede desaparecer (desabastecimiento) debido a la falta de materias primas. Dependiendo del amortiguador existente, el impacto de la oferta puede tardar algún tiempo en hacerse sentir en toda la CGS.

La pandemia COVID-19 generó la interrupción global del comercio internacional afectando la CGS y la CGSCM. Alrededor de 800 millones de contenedores marítimos (llenos y vacíos) fluyen alrededor del mundo para transportar aproximadamente el

76 (setenta y seis)

93% del comercio mundial; esto evidencia la necesidad de que la CGS continúen independientemente de los insumos producidos localmente. La normalidad de la logística del comercio mundial incluye buques, camiones, trenes, barcazas, aviones, contenedores, palletes y embalajes, para luego distribuirla globalmente (transportar la mercancía solicitada al destino de consumo) con el objeto de satisfacer la demanda del consumidor.

La industria del transporte de contenedores marítimos depende de grandes inversiones de capital. El servicio se caracteriza por horarios fijos (Just-in-Time) que justifican los altos costos de operación logística. Los buques portacontenedores están aumentando en tamaño y capacidad (mega-portacontenedores), lo que se requiere de una mayor demanda para equipar estos buques con miles de contenedores marítimos abordo. Las navieras pueden poseer o arrendar los contenedores para satisfacer las necesidades de sus clientes. A veces, los desequilibrios comerciales entre la demanda y la oferta (exportación-importación) generan escasez de contenedores debido, entre otros, a la falta de disponibilidad, a corto plazo, de estos. Esto se controla medianamente con un cuidadoso manejo y pronóstico de movimientos de los vacíos en la CGSCM. La reubicación de estos contenedores vacíos (logística inversa del contenedor marítimo) siempre ha sido un importante factor de costo para las líneas navieras, ya que representa el 12% del costo total de las operaciones logísticas (almacenamiento, traslado, mantenimiento, reposicionamiento). Estos costos se reducen si la logística inversa del contenedor vacío se optimiza, esto es, reducción de desplazamientos, reducción de cuellos de botella en puertos marítimos/secos, y en los patios de depósitos vacíos.

Los países del Lejano Oriente exportan más de lo que les exportan los países occidentales. En consecuencia, la balanza comercial está a su favor, lo que implica que las líneas navieras requieran de enviar los contenedores vacíos de regreso a los países asiáticos para su uso en nuevas exportaciones (reposicionamiento). Pero, no solo los desequilibrios comerciales generan escasez de contenedores marítimos, sabido es que: las operaciones logísticas de transporte, la incertidumbre, el tamaño y tipo de contenedor, la falta de visibilidad y la colaboración dentro de la cadena de transporte, las prácticas operativas y estratégicas de las líneas navieras también afectan de manera negativa la disponibilidad de estos en la CGSCM.

La operación logística de transporte es simplemente el funcionamiento del sistema de transporte: duración del viaje (tiempo de tránsito) que puede ser en semanas o meses según la distancia del viaje, la naturaleza, si es directo o si tiene que llegar a destino a través de un puerto de transbordo. El resultado es aumentar el suministro de contenedores vacíos en puertos de destino de importación, que en la mayoría de los casos será superior a la demanda necesaria para los contenedores de exportación. Es más, la necesidad de contenedores vacíos también es provocada por la demanda comercial estacional de ciertas mercancías como son los productos perecederos (frutas, hortalizas, flores de corte, lácteos, otros) que por su naturaleza que son

75 (de tanta
y cinco)

difíciles de pronosticar a largo plazo. El viaje de regreso de los contenedores vacíos a los puntos de demanda (reposicionamiento) toma tiempo ya que las líneas navieras pueden enviarlos tan pronto como sea posible desde zonas de demanda urgente o acumularlos en patios para que sean enviados cuando haya espacio disponible en los buques por arribar. Y por lo general, esto requiere de tiempo considerable.

La incertidumbre se relaciona con cualquier evento inusual o inesperado en los contenedores vacíos apilados en los puertos sin ser transportados a los lugares de su demanda; también se relaciona con contenedores vacíos no entregados a los remitentes de éstos en los puntos o lugares de origen. Tales eventos podrán ser: huelga portuaria, mal tiempo, disturbios políticos, guerras ... etc. Además de eso, en los casos normales, los remitentes no dicen exactamente las fechas de recogida de los contenedores en los puertos de importación. En consecuencia, la demanda no se puede predecir de manera acertada y fácil. El tamaño y tipo de contenedor también justifica la necesidad de reposicionar los contenedores vacíos.

Los remitentes generalmente necesitan un tipo de contenedor (seco, refrigerado, de 20 o de 40 pies) e incautaciones que coinciden con sus requisitos de carga. Un remitente que necesita un contenedor refrigerado de 40 pies no puede utilizar otro tipo si éste no está disponible.

Cadena logística de transporte, diferentes participantes

El contenedor se puede cargar en un buque, tren, barcaza, camión o en un avión. La falta de visibilidad y colaboración entre los participantes de la cadena logística de transporte aumenta la demanda del reposicionamiento eficiente del contenedor vacío. Antiguamente está práctica se realizaba con el uso de torres de control y tecnologías RFID (tecnología obsoleta), en la actualidad, para tal, las grandes navieras están aplicado telemática, sistema global de comunicaciones móviles, conexiones 4G-5G, internet de las cosas y tecnología de blockchain.

El reposicionamiento de contenedores vacíos finalmente es una decisión de las compañías navieras, no siendo la principal causa dentro de sus operaciones logístico-estratégicas. La prioridad es el envío de contenedores cargados dando lugar a problemas en el suministro de contenedores vacíos, especialmente con las limitaciones de capacidad de los buques portacontenedores. Algunas líneas de contenedores son parte de alianzas que les permiten tener acuerdos para compartir espacio en embarcaciones.

74 (setenta y cuatro)

Esto ayuda a reubicar, sin planeación alguna, los contenedores vacíos, dándoles ventaja sobre competidores que no forman parte de alianzas similares. El proceso de reubicación de contenedores no solo es costoso, sino que requiere de mucho tiempo. Se puede realizar en semanas o meses. Por lo general, las líneas intentan cuidadosamente pronosticar la demanda (enfoques estadísticos predictivos) con el objeto de evitar acumular existencias innecesarias de contenedores vacíos en lugares incorrectos, y mantener existencias de seguridad en lugares correctos antes de la demanda estacional.

La pandemia de COVID-19 tuvo un impacto significativo en el comercio mundial de contenedores, y en efecto, en la CGSCM. El efecto inicial, después de los bloqueos globales, fueron paradas de producción y los cambios de la demanda en las líneas de contenedores que generaron una creciente tasa de salidas en blanco (Blank Sailing). El Blank Sailing es la cancelación de una escala de un buque en un determinado puerto o región, o directamente de todo su recorrido, en una línea regular. Cuando esto sucede, dicha línea queda desatendida temporalmente, ya sea de forma parcial o total, con lo que dicha zona no tendrá un buque para descargar o cargar la correspondiente mercancía. En otras palabras, es una cancelación de un viaje o parte de este. Aproximadamente el 40% de los puertos y terminales portuarios de contenedores se han enfrentado a salidas semanales en blanco. Por lo general, la navegación en blanco de los buques portacontenedores genera cambios en la demanda de los consumidores y tienen graves efectos en la industria del transporte marítimo. Los mega-portacontenedores tuvieron que cancelar las escalas debido al exceso de capacidad en puerto. En algunos países, los terminales de contenedores enfrentan problemas logístico-operativos debido a la congestión y horarios de trabajo desiguales.

La gestión de la capacidad es fundamental para la sostenibilidad de las líneas de contenedores y en efecto, para la CGSCM. Su propósito es asegurarles a los exportadores la disponibilidad de equipos para acomodar sus productos en los contenedores. El principal flujo comercial de China a EE. UU y a Europa afectó gravemente la disponibilidad de contenedores marítimos a nivel mundial. En el pico de propagación de COVID-19 en 2020, China cerró fábricas, e indirectamente detuvo el tráfico para controlar la pandemia. Los contenedores que fueron cargados con productos manufacturados chinos tuvieron que fondear y esperar para descargar en los puertos de USA., lo que provocó congestiones y desequilibrios en la capacidad de la CGSCM.

Una vez pasó la primera ola de la pandemia de COVID-19, la demanda de bienes aumentó rápidamente, lo que se sumó al problema existente de acumulación de contenedores vacíos a nivel mundial. Las navieras tuvieron que transportar los contenedores vacíos a los lugares de la demanda, especialmente a China, lo que finalmente resultó en un gran aumento en las tarifas de flete de contenedores, que aún está aumentando hasta el momento de escribir este artículo. El aumento de la

73 (Actuta 7 tres)

demanda del contenedor vacío a nivel global afecta la oferta de este lo que provoca el aumento del precio y en consecuencia, se aumentan los precios de envío a nivel mundial...lo que genera un ciclo económico desfavorable al impactar negativamente al consumidor final.

La región de Asia enfrenta alta escasez de contenedores vacíos debido a que en su mayoría viajaron cargados a EE. UU., por el fuerte aumento de las importaciones, y a Europa, pero nunca regresaron. La escasez de contenedores vacíos impactó negativamente el cronograma de los envíos, la CGSCM y a su vez, el cumplimiento de los términos y condiciones de los importadores. China está enfrentando una escasez de contenedores desde julio de 2020, esto, debido a la alta demanda de productos chinos en comparación con la baja demanda de materiales importados a China, lo que provoca un retraso en la exportación y un aumento de precios de exportación.

Una de las consecuencias de tener un alto costo de transporte de contenedores es que los comerciantes están cancelando sus compras. La alta presión ejercida por la competencia y las altas tarifas de transporte de contenedores hace que sea menos rentable para ellos. La pandemia de COVID-19 aumentó las ventas mundiales del comercio electrónico acompañado de cambios en los patrones de demanda. La frecuencia de ventas también aumentó. Las prioridades de los consumidores cambiaron, compraron productos físicos y básicos mientras estuvieron confinados en casa, se evitó la compra de productos innecesarios. Los consumidores cambiaron sus gastos por artículos que pudieron utilizar en sus hogares durante la pandemia. El aumento de la demanda se enfrentó a la escasez de contenedores lo que empeoró las cosas para los minoristas.

El impacto de la crisis de los contenedores está provocando escasez de diferentes productos en todo el mundo y es posible que en el futuro próximo no sea muy diferente, especialmente por el hecho de que las tarifas de flete no van a disminuir sin cambios en la situación actual; la industria del transporte marítimo todavía tiene monopolios que en cierta medida están creando una escasez crítica de contenedores para obtener algún margen de rentabilidad, y que están más allá del alcance de los pequeños actores en los países en desarrollo.

La crisis de los contenedores ha hecho que China pague tarifas premium para que los importadores retornen los contenedores vacíos. Esta es una estrategia comercial de devolver los contenedores vacíos (reposicionarlos) demuestra la fragilidad de la industria naviera (China tiene siete de los puertos marítimos más importantes del mundo que manejan más de 10 millones de contenedores al año). Los productores mundiales de contenedores marítimos CMC, DFIC y CXIC han aumentado la producción en un 80% para satisfacer el aumento de la demanda actual, las cifras de producción no son prometedoras para adaptarse a la crisis, ya que los contenedores no se construyen más rápido y tampoco superan los niveles de producción pre-pandémicos. A pesar de que las fábricas aumentaron la actividad de producción de contenedores al

72 (se fueron 7 días)

final de 2020 y principios de 2021 el abastecimiento de nuevos contenedores en la CGSCM sigue siendo muy baja.

La escasez global de contenedores marítimos muestra que el enfoque Just-In-Time del sistema de fabricación e inventario es cada vez más menos efectivo dada la incertidumbre en la industria. Las líneas navieras deben estructurar CGSCM ágiles y esto se logra a través de la inversión en personal calificado, procesos y tecnología sostenible. La disponibilidad de los procesos y tecnología facilitaría la comunicación eficaz entre los cargadores, proveedores, operadores logísticos y operadores de terminales ya que son esenciales en la logística directa e inversa del contenedor marítimo.

La mayoría de los puertos a nivel global están operando con mano de obra limitada debido a las medidas de bloqueo. Ante este escenario sin precedentes los gobiernos deben garantizar de manera rápida y eficaz el ciclo completo de la vacunación de las personas para que se pueda restablecer la capacidad de las operaciones portuarias a los niveles pre-pandémicos. La integración de tecnología (telemática, sistema global de comunicaciones móviles, conexiones 4G-5G, internet de las cosas y tecnología de blockchain) y mano de obra calificada es fundamental para mejorar el reposicionamiento global del contenedor vacío, y así, evitar su ciclo económico propio de la escasez que impacta de manera negativa al consumidor final.

Al momento de escribir este artículo, se ha informado que la provincia de Zhejiang, una de las principales zonas de fabricación en China, ha visto el cierre de gran parte de sus fábricas ante el temor de la nueva variante Ómicron (variante del COVID-19), por lo que han suspendido sus operaciones de la mano de la política de Cero Covid del gigante asiático, generando miedo de nuevas y fuertes interrupciones en la CGS y en la CGSCM.

(*). Consultor Portuario – Especialista en Logística Internacional.

Nota publicada en RevistA Énfasis edición marzo 2022. Ingresá aqui.

71 (setenta y uno)

LA UNION R800 AM
ASUNCION, PARAGUAY

Situación crítica por bajante de ríos se extenderá durante primer semestre de 2022, según Armadores Fluviales

El Centro de Armadores Fluviales manifestó su preocupación por los desalentadores pronósticos de lluvias previstas para la región que abarca a la hidrovía Paraguay - Paraná para el primer semestre del año, por lo cual se extenderá la crisis de la bajante del río.

Publicación de 12 enero, 2022 12:46 pm

"La situación es demasiado complicada, esperábamos algo mejor para este enero, pero en ambas cuencas las lluvias son muy escasas. No estamos navegando desde mediados de diciembre. No hay lluvias en el Pantanal y lo más preocupante es que hay situaciones similares en el sur, hacia Argentina, como en zona de Santa Fe, donde el río Paraná bajó casi un metro en solo dos días", dijo Juan Carlos Muñoz, vicepresidente del Centro de Armadores Fluviales del Paraguay, en conversación con Todas Las Voces por La Unión.

Indicó que los pronósticos no son alentadores, ya que el panorama señala que los primeros seis meses de este 2022 continuarán en estas condiciones. "Arrancamos por tercer año consecutivo de forma muy complicada", señaló Muñoz.

https://www.launion.com.py/situacion-critica-por-bajante-de-rios-se-extendera-durante-primer-semestre-de-2022-segun-armadores-fluviales-178546.html

70 (de tarde)

HOY

Últimas lluvias no fueron suficientes para aumentar el nivel de los ríos

Max Pastén, gerente de Pronósticos Hidrológicos de la Dirección de Meteorología e Hidrología, confirmó que las últimas precipitaciones no fueron suficientes para aumentar de manera significativa el nivel de los ríos.

29 DE MARZO DE 2022 15:25

En entrevista con Radio 1000, Pasten indicó que las lluvias que se registraron la semana pasada permitirán frenar, en cierta medida, el descenso que sufren los principales cauces hídricos, aunque no como para cambiar la crítica situación.

En entrevista con Radio 1000, Pasten indicó que las lluvias que se registraron la semana pasada permitirán frenar, en cierta medida, el descenso que sufren los principales cauces hídricos, aunque no como para cambiar la crítica situación.

Pasten también recordó que el comportamiento del río Paraguay depende de lo que ocurra en el Pantanal, hacia la zona de la cuenca alta, por lo que las lluvias locales no siempre inciden en el aumento del nivel de los ríos.

La mejoría se podría dar recién en octubre con el regreso de la temporada de lluvias, aunque eso dependerá de los factores climáticos que predominen en ese momento, puntualizó.

https://www.hoy.com.py/nacionales/ultimas-lluvias-no-fueron-suficientes-para-aumentar-el-nivel-de-los-rios

69 (planta 7 nota)

COMUNICADO

Estimados clientes,

En primer lugar, nos gustaría expresar nuestro más sincero agradecimiento por su continua confianza y apoyo a lo largo de estos años. En vista de los acontecimientos sin precedentes que hemos enfrentado en los últimos años, nos gustaría informarles sobre los desafíos que hemos enfrentado en nuestra cadena de suministros debido a la pandemia Covid-19.

Como todos sabemos, el Covid-19 ha tenido un impacto significativo en todos los aspectos de nuestras vidas, incluyendo la economía global y los procesos de producción a nivel mundial. Durante los años 2020, 2021 y 2022, hemos experimentado numerosos obstáculos en nuestra cadena de suministros, lo que ha resultado en retrasos en el abastecimiento de materia prima y productos terminados provenientes del exterior.

Las restricciones impuestas por los gobiernos, los cierres de fronteras y las medidas de distanciamiento social han afectado directamente la capacidad de nuestros proveedores para operar con normalidad. Además, los altos niveles de demanda y la escasez de ciertos productos han generado una mayor presión en nuestra cadena de suministros.

Estos factores han provocado retrasos en los tiempos de entrega de nuestros productos. A pesar de nuestros mayores esfuerzos para minimizar el impacto en nuestros clientes, lamentablemente no podemos predecir con exactitud cuándo se resolverán todos los problemas en la cadena de suministros.

Queremos asegurarles que estamos comprometidos en brindarles un servicio de calidad y cumplir con nuestras responsabilidades hacia ustedes como nuestros valiosos clientes. Agradecemos su paciencia y comprensión durante estos tiempos difíciles y les aseguramos que estamos haciendo todo lo posible para minimizar los inconvenientes causados por los retrasos en la cadena de suministros.

Si tienen alguna pregunta o inquietud, no duden en comunicarse con nuestro equipo de atención al cliente. Estamos aquí para ayudarles y proporcionarles la información más actualizada sobre el estado de sus pedidos.

Agradecemos nuevamente su lealtad y confianza en nuestra empresa. Esperamos superar juntos estos desafíos y continuar brindándoles productos de calidad en el futuro.

Atentamente,
Industrias Metalúrgica Schussmuller S.A.

Recibí:
14/03/22
CONSORCIO
RUTAS SEGURAS

Planta Industrial - Calle Santa Cruz Adorno N.° 10
casi Ruta Mcal. Estigarribia km. 18,5

www.schussmuller.com.py

+595 228 630 100

27 AÑOS 1996 2023
SCHUSSMULLER
Industria Metalúrgica
Schussmuller S. A.
SGS

68 (sesenta y ocho)

ULTIMAHORA 50 LA VERDAD

Edición Impresa

Fuerte aumento del hierro impacta en la construcción

Noviembre 13, 2021 10:00 p. m.

Afectada. La construcción sufre el impacto de la suba de las elementales varillas de acero.

Desde el sector de la construcción informaron que los precios de los materiales que contienen hierro sufrieron un incremento, lo cual afecta directamente a la industria, teniendo en cuenta la utilización de estos elementos en las obras.

Miguel Florentín, de la siderúrgica Vemarcorp, y Roberto Aún, gerente comercial de la empresa, informaron que subieron los precios de las materias primas utilizadas para elaborar varillas de acero, un elemento fundamental de la construcción. Detallaron que los precios de las materias usadas son ahora entre USD 300 y USD 500 por tonelada, produciendo un impacto en el producto final fabricado por la empresa.

"La materia prima de Vemarcorp es la chatarra de acero. Prácticamente uno de los problemas grandes que se dan en el mundo es la suba de las materias primas, comenzando con el petróleo, siguiendo con la parte alimenticia, indudablemente también el acero como commodity con una fuerte alza como consecuencia", detalló Florentín.

https://www.ultimahora.com/fuerte-aumento-del-hierro-impacta-la-construccion-n2971577

67 (sesenta y siete)

TODO SUBE. Por su parte, Daniel Díaz de Vivar, presidente de la Cámara Paraguaya de la Construcción (Capaco), confirmó que los precios de "todo lo que es hierro" subieron. Insistió que el hierro es fundamental en cualquier tipo de obra, pero hablar de los niveles de incidencia en este momento es complicado porque el impacto depende del tipo de obra que se esté realizando. En este sentido, el directivo de Capaco insistió que todavía es difícil precisar la cifra del impacto económico, "pero existe una incidencia directa" para la construcción.

Desde Vemarcorp agregaron que no existe regulación a favor de la industria paraguaya en cuanto a las materias primas y la falta de esta favorece a la industria extranjera, alterando la oferta y la demanda nacional.

La venta de materiales de construcción es otro rubro afectado por el contrabando.

Entre 60% y 70%

Daniel Díaz de Vivar precisó que "todo lo que tiene hierro" subió entre un 60% y 70% y esto genera un impacto en el sector de la construcción. "Hay un impacto en el sector construcción, en todas las obras, aunque depende del tipo de obra, el hierro es fundamental porque el hormigón se hace con varillas de acero", precisó. Es más, desde la Cámara de Distribuidores de Materiales de Construcción (Cadimaco) habían señalado que el problema es global, argumentando que la situación es efecto de la reducción de los niveles de producción durante la pandemia.

66 (sesenta y seis)

EUSKADI
BASQUE COUNTRY

Materias primas industriales

Observatorio

Febrero de 2022

Nota: Estas previsiones han sido elaboradas a fecha de 17 de febrero de 2022, previamente a que estallara el conflicto en Ucrania.

Perspectiva general

Los precios de los metales continúan siendo elevados, con el aluminio cerca de su máximo histórico, el níquel en su nivel más alto desde 2011 y el mineral de hierro recuperándose después de la fuerte caída entre mayo y noviembre de 2021. El cobre también continúa al alza, manteniéndose cerca de los máximos históricos alcanzados en 2021. En un contexto de alta incertidumbre, los principales factores que tendrán influencia en su evolución incluyen la demanda china, los ritmos de producción y logísticos, las tensiones geopolíticas en Ucrania, el repunte del consumo y la crisis energética. Además, estos factores surgen en el contexto de existencias en almacenes históricamente bajas, que hace que el mercado sea aún más vulnerable.

Precios de las materias primas: predicción para los principales índices

(Índice en USD, 1990=100; % cambio año a año)

	2019	2020	2021	2022	2023
WCF (World Commodity Forecast)	221,6 37,7%	238,0 7,4%	218,8 -8,1%	190,4 -12,9%	207,5 9,0%
IRM (Industrial Raw Materials)	210,0 39,9%	227,3 8,2%	216,3 -4,8%	181,7 -16,0%	203,2 11,8%
IRM: Metales	241,8 48,0%	268,7 11,2%	257,3 -4,3%	206,1 -19,9%	238,3 15,7%
IRM: Fibras	132,6 18,2%	132,5 0,0%	125,1 -5,6%	118,1 -5,6%	125,3 6,1%
IRM: Caucho	217,2 25,5%	213,9 -1,6%	193,3 -9,6%	202,5 4,8%	183,0 -9,6%

Nota. WCF (World commodity forecasts) es un índice de 22 materias primas. IRM (Industrial raw materials) es un índice de precios se The Economist Intelligence Unit en el que los metales (acero, aluminio, cobre, estaño, níquel, plomo, zinc, hierro) tienen un peso del 65.1%, fibras (algodón y lana) 27.4% y caucho un 7,5%. IRM tiene un peso del 44.4% en el índice WCF.
Nota metodológica: las previsiones a 2022 están actualizadas a febrero de 2022, mientras las previsiones a 2023 están actualizadas a septiembre de 2021.
Fuente: Elaboración propia Basque Trade & Investment en base a información de The Economist Intelligence Unit y Fitch Solutions

Destacado:

- **Las tensiones entre Rusia y Occidente plantean importantes riesgos para una serie de materias primas**

Rusia es un importante productor de materias primas en todos los subsectores: es el tercer mayor productor de petróleo, y aluminio, el segundo mayor productor de gas natural y también produce y exporta una gama de otros productos, incluidos carbón, cobre, níquel, platino o paladio. Los sectores de energía, metales y minería no figuran por ahora en la serie de sanciones propuestas en Washington, pero igualmente la producción y comercio de materias primas podrían sufrir interrupciones y los precios podrían ser objeto de grandes incrementos a través de canales especulativos en un momento en el que ya son bastante ajustados. Además, dada la gran dependencia de Europa del gas natural ruso, si Rusia llegara a interrumpir su suministro, se agravaría la actual crisis energética que podría provocar cierres de fundiciones adicionales, tensionando aún más la oferta.

- **El acero inoxidable y los vehículos eléctricos disparan los precios del níquel**

Los vehículos eléctricos (VE) y la producción de acero inoxidable están impulsando la demanda, que, junto con las bajas existencias, han provocado que los precios del níquel se disparen, lo cual contrasta fuertemente con el exceso de oferta y la baja demanda a fines de 2020, que habían mantenido los precios bajos. Se prevé que un déficit de producción continúe en 2022-2023.

Proyección de precios de materias primas individuales

Materias primas	2019	2020	2021	2022	Variación (Feb-Dic)	2023	2024	2025
Caucho (USD/tn)	1.864	1.766	2.218	2.183	56,49	1.973	2.067	2.100
Aluminio (USD/tn)	1.791	1.704	2.474	2.774	323,63	2.439	1.900	1.940
Cobre (US cent/lb)	272,25	279,84	423,60	459,49	0,00	454,50	379,00	386,00
Niquel (USD/lb)	6,31	6,25	8,37	10,28	1,67	11,04	8.80	8.70
Zinc (US cent/lb)	115,65	102,65	132,09	164,43	10,21	155,36	116,00	112,00
Hierro (USD/tn. métrica en seco)	93,85	108,92	177,45	164,75	0,00	145,00	150.0	145.0
Acero (USD/tn)	501,5	486,5	842,5	726,3	-48,75	672,5	597,0	610,0

Variación (Feb-Dic) indica la diferencia entre los precios actuales y los estimados en el anterior Observatorio de Materias Primas (Diciembre 2021)
Fuente: Elaboración propia Basque Trade & Investment en base a información de The Economist Intelligence Unit y Fitch Solutions
Nota metodológica: las previsiones a 2023 están actualizadas a febrero de 2022, mientras las previsiones a 2024 y 2025 están actualizadas a septiembre de 2021.

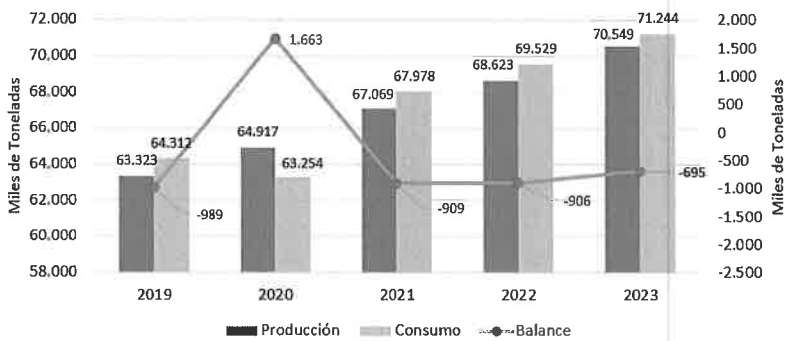
Panorama de las materias primas

Aluminio

- **Demanda.** Los datos muestran que la demanda mundial de aluminio primario aumentó un 7,5 % en 2021, lo que refleja la recuperación de la recesión causada por la pandemia en 2020. En 2022 se prevé un crecimiento menor, del 2,3 % y del 2,5 % en 2023, lo cual está alineado con el pronóstico de un menor crecimiento del PIB mundial. A nivel regional, en Europa y América del Norte en particular, la demanda de aluminio se mantiene firme, aunque no se espera que se repita el crecimiento observado en 2021, mientras en China, la demanda se desacelera (creciendo un 1,85% en 2022 y un 2,5% en 2023) por una menor demanda del sector de la construcción. Un factor clave tanto en 2022 como en 2023 será la escasez de metal primario, lo cual podría alentar una mayor absorción de material secundario para cubrir la demanda.
    - El crecimiento de la demanda primaria china se desacelerará tanto en 2022 como en 2023
    - Los consumidores europeos tendrán dificultades para obtener material tras el cierre de fundiciones

- **Suministro.** El crecimiento de la producción mundial de aluminio en 2021 fue del 3,3 %, mientras que para 2022, se espera un crecimiento del 2,3% y un crecimiento de 2,8% en 2023, siendo estos inferiores a la previsión mostrada en diciembre. En Europa se ha producido el cierre de varias fundiciones en 2021, como consecuencia de los elevados precios de la electricidad, y sus reinicios no están programados en el transcurso de 2022, incluso a pesar de la sólida perspectiva de precios. Los expertos consideran que las mejoras en la producción de metales primarios podrían empezar a producirse en la segunda mitad de 2023. En China, la producción de aluminio primario aumentó un 4,2 % en 2021, a pesar del racionamiento de energía y el endurecimiento de los controles de emisiones en la segunda mitad del año. El gobierno chino ha declarado que hará esfuerzos para mantener los precios de la energía a un nivel razonable en 2022, lo cual traería previsiones positivas para la producción.
    - El aumento de los precios de la energía en Europa provoca cierres de plantas
    - La reducción de precios de la energía reducirá la presión en la cadena de suministro china

Demanda y suministro de aluminio



Fuentes: Elaboración propia Basque Trade & Investment en base a información de WBMS; London Metal Exchange (LME); International Aluminium Institute (IAI); The Economist Intelligence Unit.

- **Precios.** A inicios de 2022, el precio del aluminio ha superado el umbral de los 3.000 USD/tonelada en la Bolsa de Metales de Londres (LME) y se encuentra actualmente cerca de su máximo histórico. La subida de los precios se fundamenta principalmente en la preocupación por la oferta, como consecuencia del cierre de la capacidad de fundición en Europa. Las previsiones indican que los precios descenderán levemente, aunque permanecerán elevados. El principal factor que podría traccionar un descenso es la contracción de la demanda china, pero, en cualquier caso, en el transcurso de 2022, la volatilidad de los precios dominará el mercado, lo que hará que la compra de materias primas sea aún más compleja que en 2021. Se espera que la situación actual mejore en 2023, pero los problemas de suministro y logística seguirán planteando riesgos.
    - El crecimiento de los precios disminuirá en 2022 manteniéndose por encima del promedio de 2021

Precio en USD/ Tonelada

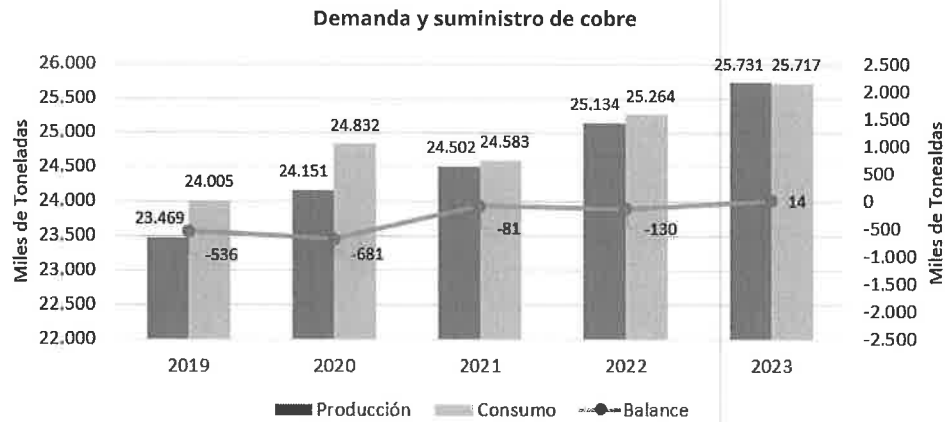
	2020	2021	2022	2023
Q1	1.691	2.091	3.100	2.623
Q2	1.498	2.400	2.883	2.750
Q3	1.708	2.645	2.595	2.339
Q4	1.919	2.762	2.517	2.222
Anual	**1.704**	**2.474**	**2.774**	**2.439**

Fuentes: Elaboración propia Basque Trade & Investment en base a información de WBMS; London Metal Exchange (LME); International Aluminium Institute (IAI); The Economist Intelligence Unit.

Cobre

- **Demanda.** Las previsiones de la demanda de cobre se mantienen prácticamente sin cambios respecto a las mostradas en el Observatorio de diciembre de 2021. Se espera que el consumo continue siendo elevado, impulsado por la inversión en infraestructura de energía renovable en China, así como por el crecimiento de la electrificación de los vehículos. En Europa, la demanda se verá respaldada por los fondos de recuperación y los objetivos de descarbonización fijados en el Acuerdo Verde Europeo, lo cual podría impulsar la demanda de cobre" verde".
    - La inversión en energía renovable de China respaldará la creciente demanda de cobre

- **Suministro.** De igual manera, no se esperan grandes cambios en las previsiones de la producción de cobre. Tras las limitaciones de la producción minera en 2021, las previsiones indican que la producción crecerá un 2,5% anual en 2022 y 2023, impulsada por las expansiones de las fundiciones en China y el reinicio de la capacidad minera, que vuelve a ser rentable gracias a los precios récord del cobre. No obstante, los crecientes costes de la energía, la creciente supervisión ambiental en China, así como la discordia con las poblaciones indígenas en algunas zonas mineras, podrían acarrear trabas al crecimiento de la producción.
    - En 2021 se produjeron interrupciones que limitaron el crecimiento de la producción minera
    - China agregará 1 millón de toneladas más de capacidad de fundición en 2021-2023



Fuente: Elaboración propia Basque Trade & Investment en base a información de WBMS; EIU.

- **Precios.** No se observan grandes variaciones en la previsión de precios del cobre, que seguirán siendo elevados, cerca de su máximo h stórico de 2021. Se prevé que los precios en 2022 superen los 10.000 USD/tonelada de media, mientras que en 2023 los precios podrían contenerse ligeramente debido a un pequeño aumento de la oferta. Los principales factores que podrían hacer que los precios aumenten incluyen la demanda derivada de una transición ecológ ca acelerada, una disminución de la producción en China por restricciones ambientales, y disrupciones adicionales en la operación de minas en américa latina causadas por pandemia, mientras que las regulaciones adicionales del gobierno chino para reducir los precios de las materias primas, podrían ayudar a contener los precios.

Precio en USD/ Tonelada

	2020	2021	2022	2023
Q1	5.636	8.504	9.700	10.400
Q2	5.356	9.700	9.920	10.000
Q3	6.519	9.372	10.400	9.880
Q4	7.166	9.686	10.500	9.800
Anual	**6.170**	**9.315**	**10.130**	**10.020**

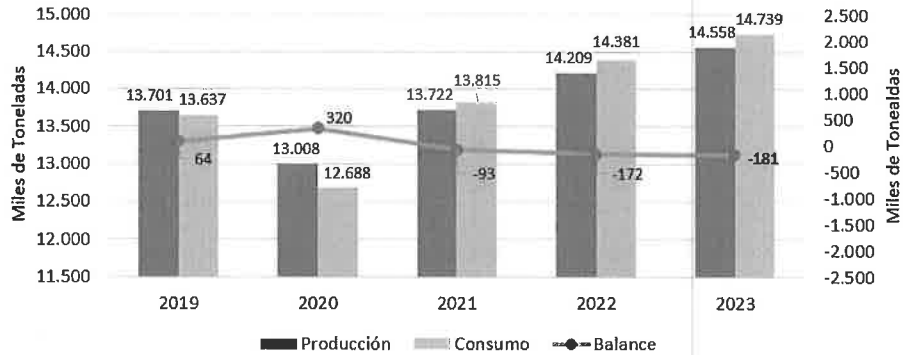
Fuente: Elaboración propia Basque Trade & Investment en base a información de WBMS; EIU

Caucho natural

- **Demanda.** El consumo mundial de caucho natural ha aumentado un 8,9% en 2021, superando las previsiones de diciembre. Se prevé un crecimiento del 4,1% en 2022 y al 2,5% en 2023, que, a pesar de estar por debajo de las cifras de 2021, supone un incremento respecto a las cifras en 2015-2019. En China el crecimiento de la demanda no superará el 3 % en 2022 y 1,5 % 2023 mientras que, en Norteamérica, se prevé un crecimiento del 6% en 2022 a medida que los fabricantes de vehículos eliminan los cuellos de botella en la cadena de suministro. En Europa, parece que existe una demanda contenida considerable de vehículos nuevos, que será incentivada aún más por la política monetaria, por lo que se espera que el consumo de caucho crezca un 5 % en 2022, aunque volvería a disminuir al 2 % en 2023.

- **Suministro.** La producción mundial de caucho ha aumentado un 5,5% en 2021 debido a la recuperación tras la pandemia, y a pesar de la aparición de nuevas variantes y las fuertes lluvias monzónicas en el sur y sureste de Asia a finales de año. Se espera un crecimiento más lento en la oferta en 2022 y 2023, de 3.5% y 2,5% respectivamente, que mejoraría ligeramente las previsiones de diciembre.

Demanda y suministro de caucho natural



Fuentes: Elaboración propia Basque Trade & Investment en base a información de WBMS; London Metal Exchange (LME , Thai Rubber Research Institute; The Economist Intelligence Unit.

- **Precios:** Tras una fluctuación de los precios en 2021 con incrementos debidos a una reactivación de los precios del petróleo (el petróleo se utiliza para fabricar caucho sintético, que es el principal competidor de caucho natural), los déficits de mercado darán cierto impulso a los precios en 2022, que serán ligeramente superiores a los mostrados en las previsiones de diciembre. No obstante, el nivel alto de existencias y un crecimiento económico más lento en China impedirán nuevos incrementos en los precios en 2023.
    - Los déficits del mercado limitarán la bajada de los precios

Precio en USD/ Tonelada

	2020	2021	2022	2023
Q1	1.300	1.937	1.650	1.600
Q2	1.170	1.946	1.700	1.450
Q3	1.504	1.541	1.725	1.550
Q4	2.001	1.604	1.750	1.550
Anual	**1.494**	**1.757**	**1.706**	**1.538**

Nota: Precios en Tailandia, convertidos de Baht a USD.

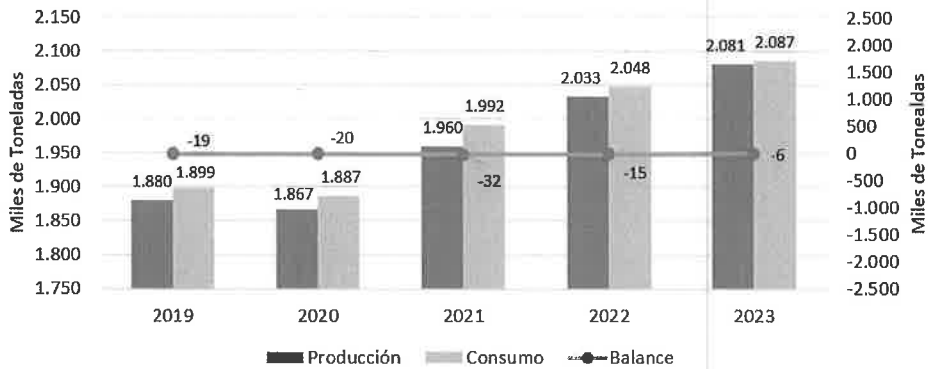
Fuentes: Elaboración propia Basque Trade & Investment en base a información de WBMS; London Metal Exchange (LME); International Aluminium Ins); The Economist Intelligence Unit, Thai Rubber Research Institute

Acero

- **Demanda.** El consumo de acero aumentó en torno a un 5.6% in 2021, mostrando grandes divergencias entre China (1%) y el resto del mundo (11%). El lento crecimiento de la demanda en China se debe principalmente a las restricciones de la política gubernamental sobre la construcción de nuevas propiedades, aunque a medio y largo plazo, la demanda podría aumentar debido a un aumento de los proyectos de infraestructuras e instalaciones para la transición energética. En Estados Unidos, se espera que el consumo continúe aumentando en 2022-2023 por encima de la media, mientras que, en Europa, el aumento sería de un 6 % en 2022 y 1% en 2023. En general, se espera que el consumo de acero continue creciendo en los próximos años, aunque a menor ritmo (3% en 2022 y 2% en 2023). Este crecimiento no estará, por lo tanto, liderado por China, lo que marcará una ruptura notable con el patrón de las últimas dos décadas.
    - El crecimiento de la demanda de acero de China se desaceleró drásticamente en 2021
    - La demanda de acero de EE. UU. recuperó la mayor parte de sus pérdidas de 2020 en 2021
    - La demanda de acero de Europa se está recuperando bien, pero todavía está por debajo de su máximo anterior

- **Suministro**. La producción global de acero creció un 5% en 2021, mostrando, también en este caso, diferencias entre China y el resto del mundo. En China la producción cayó en torno al 3% ya que las cifras positivas de principios de año se han revertido con creces por los recortes en respuesta a las directivas políticas y la desaceleración de la demanda de construcción en la segunda mitad de 2021. Es probable que el crecimiento de la producción quede limitado a solo 1-2% por año durante los próximos dos años. Sin embargo, el resto del mundo, la producción aumentó en un 15 %, liderada por países del resto de Asia. La expansión de la fabricación en Estados Unidos se ha visto en parte favorecida por los obstáculos al acero importado y en Europa también se ha observado un crecimiento de la producción, a pesar de una menor producción de algunos productores debido a los precios de la electricidad y las dificultades financieras de algunas siderúrgicas. Se espera que la producción mundial de acero crudo aumente a un ritmo del 3% anual durante los próximos dos años.
    - Las dinámicas de producción y exportación de acero en China están cambiando
    - India y EE. UU. están agregando nueva capacidad de producción de acero

Demanda y suministro de acero



Fuente: Elaboración propia Basque Trade & Investment en base a información de WSA; EIU.

- **Precios:** Se observa un leve descenso respecto a las previsiones anteriores. Se espera que los precios se mantengan elevados en base a estándares históricos en 2022-2023, debido tanto a las limitaciones para el suministro de energía, como a la especulación sobre posibles restricciones en la producción de acero de China, aunque se espera que los precios se mantengan en promedios más bajos que los registrados en 2021.
    - Los precios del acero en China son elevados a pesar de la caída estacional de la demanda

Precio en USD/ Tonelada

	2020	2021	2022	2023
Q1	474	686	750	690
Q2	420	924	790	725
Q3	488	933	710	655
Q4	564	827	655	620
Anual	**487**	**843**	**726**	**673**

Fuente: Elaboración propia Basque Trade & Investment en base a información de WSA; EIU.

Anexo I. Precios de materias primas individuales

Producto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Caucho (US$/tonelada)	1.857	2.293	1.757	1.864	1.766	2.218	2.183	1.973	2.067	2.100
Algodón (US centimos/libra)	74,21	83,60	91,38	77,88	71,93	100,11	99,79	89,58	80.0	79.0
Lana (Aus centimos/kg)	1.277	1.283	1.244	1.232	1.195	1.191	1.195	1.195	1.195	1.195
Aluminio (US$/tonelada)	1.604	1.968	2.111	1.791	1.704	2.474	2.774	2.439	1.900	1.940
Cobre (US centimos/libra)	220,54	279,51	296,06	272,25	279,84	422,67	459,49	454,50	379,00	386,00
Plomo (US centimos/libra)	84,85	105,04	101,79	90,62	82,71	99,91	102,17	102,23	96,00	98,00
Niquel (US$/libra)	4,35	4,72	5,96	6,31	6,25	8,37	10,28	11,04	8.80	8.70
Estaño (US$/libra)	8,16	9,11	9,14	8,46	7,77	14,78	15,65	15,42	10,70	10,50
Zinc (US cents/libra)	94,87	131,24	132,67	115,65	102,65	132,09	164,43	155,36	116,00	112,00
Mineral de hierro ($ cents/tonelada métrica seca)	58,42	71,76	69,75	93,85	108,92	177,45	164,75	145,00	150.0	145.0
Acero (US$/tonelada)	433,33	599,17	657,08	501,50	486,50	842,50	726,25	672,50	597,00	610,00
Oro (US$/onza)	1.249	1.258	1.269	1.392	1.770	1.800	1.744	1.569	1.450	1.475
Paladio (US$/onza , London)	618,05	874,38	1034,40	1542,43	2204,58	2598,98	2317,50	2073,75	2,075.0	1,990.0
Platino (US$/onza)	987	948	880	864	883	1.113	1.119	1.100	1.175	1.205
Plata (US centimos/onza)	1.715	1.707	1.571	1.622	2.054	2.542	2.366	2.129	2.300	2.280
DAP ($/tonelada)	315,82	323,03	393,43	306,36	300,84	565,00	525,00	425,00	420,00	420,00
Fosfato en roca ($/tonelada)	110,46	89,69	87,90	87,96	76,05	100,00	90,00	99,00	103,00	105,00
Petróleo: Brent (US$/barril)	44,05	54,39	71,07	64,03	42,30	70,44	82,07	71,25	61,00	55,50
Petróleo: Precio de referencia OPEC (US$/barril)	40,10	51,55	66,91	60,24	39,79	66,27	77,20	67,02	57,40	52,20
Petróleo: WTI (US$/barril)	43,19	50,91	64,82	57,01	39,31	67,96	79,54	69,52	61,90	56,30
Gas natural (US$/millones BTU, Europe)	4.56	5.72	7.68	4.80	3.24	16.12	15.34	7.85	4.90	5.00
Gas natural (US$/millones BTU, US)	2,49	2,96	3,16	2,57	2,02	3,85	4,15	3,27	3,20	3,30
Gas natural licuado (US$/millones BTU, JPN)	7.37	8.61	10.67	10.57	8.31	10,56	12,53	10,69	7.75	7.80
Carbón (US$/tonelada, Australia)	66,12	88,52	107,02	77,89	60,79	138,06	83,75	64,50	60,00	56,00

Fuentes: Elaboración propia Basque Trade & Investment en base a información de WBMS; London Metal Exchange (LME); International Aluminium Institute (IAI); The Economist Intelligence Unit.
Nota metodológica: las previsiones a 2023 están actualizadas a febrero de 2022, mientras las previsiones a 2024 y 2025 están actualizadas a septiembre de 2021.

58 (ida vuelta y otro)

EUSKADI
BASQUE COUNTRY

BasqueTrade & Investment
Agencia Vasca de Internacionalización
Nazioartekotzeko Euskal Agentzia

GRUPO spri TALDEA

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
BASQUE GOVERNMENT

Alameda Urquijo, 36 5ª Planta Edificio Plaza Bizkaia
48011 Bilbao info@basquetrade.eus
(+34) 94 403 71 60

57 (cincuenta y siete)

El Siglo de Torreón

Se suma el vidrio a insumos en escasez

La falta de vidrio se suma a la escasez de otros materiales como el cartón, acero y plástico

FABIOLA P. CANEDO 28 MAR 2022 - 07:29

Ha comenzado a escasear el vidrio, lo que se suma a la falta de derivados del acero, del plástico y del cartón. Alfonso Montellano Villarreal, presidente de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (Canacintra) en Gómez Palacio, dijo que se estima una inflación derivada de esta escasez.

Consideró que el 2022 arrancó muy bien de manera regional, pues el "termómetro" en este organismo les indicaba que el año inició con buen dinamismo, sin embargo, se tuvo la problemática de aumento en contagios de COVID-19 con la variante ómicron, lo que incrementó las ausencias laborales. No obstante, indicó que, así como llegó muy rápido, también se estabilizó la problemática de salud, **por lo que ahora el tema es la falta de insumos, desde derivados del acero, del plástico, del cartón e incluso de vidrio.**

"Es un año difícil, de reto, pero creo que regionalmente podríamos tener un año de buen crecimiento", comentó, *"por el termómetro que manejamos en Canacintra, vemos con buen ánimo al empresariado de la región"*.

No obstante, indicó que la utilidad es un tema que podría no ser positivo para todas las empresas, **pues durante el año pasado sí sufrieron de márgenes de ganancia.**

"Siempre el incremento de insumos va antes de la actualización de precios y de la inflación", expresó.

Montellano Villarreal consideró que el sector de la transformación no fue tan impactado durante el 2021 en La Laguna de Durango, **por lo que sí podrían esperar los trabajadores utilidades este año**, aunque quizá no serán los márgenes que obtuvieron en otros años, debido a que se han visto mermadas desde el 2019 y 2020.

https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/2022/se-suma-el-vidrio-a-insumos-en-escasez.html

56 (inversiones)

El Siglo de Torreón

En nuestro sector, al menos, sí va a haber, no sabemos en general cómo sea en servicios, hotelería, ahí probablemente no las tengan", dijo el presidente de la Canacintra Gómez Palacio.

En términos de las inversiones, consideró que la región lagunera es muy atractiva por contar con mucho personal capacitado y mano de obra pero indicó que falta concretar esa atracción de empresas, pues *"muchas llegan por aquí, los enamoramos y terminan yéndose a otros estados por algún motivo en particular, creo que falta ese último golpe que termine noqueando la decisión, para que se vengan a La Laguna".*

https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/2022/se-suma-el-vidrio-a-insumos-en-escasez.html