

ESBUFECS I ESPASMES DE LA CIRCULACIÓ MERCANTIL CAPITALISTA

En paral·lel amb la sobreproducció de capitals que descriurem en l'article següent, les artèries de la circulació capitalista s'han vist simultàniament col·lapsades i desabastides, en el dialèctic entrellaçar-se de les contradiccions del capitalisme que produeixen abarrotament i desproveïment al mateix temps.

Abarrotaments

El paradigma d'aquest abarrotament s'ha produït en el port de Los Angeles: "El temps que triguen les mercaderies procedents de Xangai en arribar a la seva destinació a través dels ports de la badia de San Pedro s'ha duplicat amb escreix fins a aconseguir els 62 dies des de gener de 2020." (Bloomberg 23-11-2021). El temps mitjà d'espera per entrar en el port s'havia disparat d'uns 7 dies a 21 dies, mentre el nombre de vaixells esperant a la badia superava els 70. Els temps de permanència dels contenidors al port havia passat de 2 dies a gairebé 8 dies de mitjana i els problemes no acaben aquí: "L'auge del comerç electrònic impulsat per la pandèmia ha suposat l'entrada de més càrrega que mai als Estats Units. Però una vegada que els estibadors descarreguen els contenidors plens de productes fabricats a Àsia, la falta d'espai als patis i magatzems per emmagatzemar-los sovint deixa les caixes metàl·liques sense cap lloc on anar. (...) els xassís també escassegen, amb molts embussats sota contenidors buits, mentre que els aranzels han dificultat la importació de nous des de l'estranger. (...) Un altre factor clau que obstrueix la cadena de subministrament fora dels ports és l'escassetat de magatzems al sud de Califòrnia, on les vacants als 2.000 milions de peus quadrats existents s'acosten a l'1% i els lloguers s'han disparat un 30%." (Bloomberg, 23-11-2021).

Alta tensió en la circulació mercantil

Els preus del transport de contenidors d'Àsia als EEUU estaven per sota dels 1.800\$ i d'Àsia a Europa entorn dels 1.000€, però s'han disparat per l'increment de la tensió en la circulació mercantil. Es va aconseguir un pic a l'agost del 2021 que ha anat descendint, estant ara en el següent nivell.

Origen	Destí	Preu
Xina/Est d'Àsia	Oest d'EEUU (via Pacífic)	15.889\$
Oest d'EEUU (via Pacífic)	Xina/Est d'Àsia	1.004\$
Xina/Est d'Àsia	Est d'EEUU (via Pacífic)	17.386\$
Est d'EEUU (via Pacífic)	Xina/Est d'Àsia	891\$
Xina/Est d'Àsia	Nord d'Europa (via Suez)	12.314\$
Nord d'Europa (via Suez)	Xina/Est d'Àsia	914\$
Nord d'Europa	Est d'EEUU (via Atlàntic)	7.623\$
Est d'EEUU (via Atlàntic)	Nord d'Europa	613\$

Font: <https://fbx.freightos.com/> (març 2022)

De la manera en què les diferències de tensió elèctrica (voltatge) permeten determinar el sentit de la circulació d'electrons, podem observar el sentit de la circulació de mercaderies a nivell internacional en les diferències de preu en un sentit i l'altre del mateix trajecte. **Els preus del transport d'Àsia als EEUU o d'Àsia a Europa són entre 13 i 16 vegades majors que en el sentit invers!** Fins i tot el preu del transport d'Europa als EEUU és més de 12 vegades superior al preu del trajecte invers...

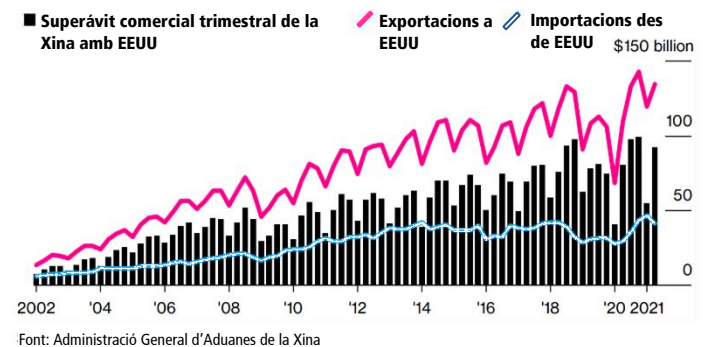
Els números del quadre anterior permeten fer-se una idea -

en aquesta societat mercantil capitalista - de què és necessari i què és superflu: "en una societat de productors que intercanvien les seves mercaderies (...) **Només la desvalorització o l'encariment excessiu dels productes mostren de manera tangible als diferents productors què i quant es necessita per la societat i què no es necessita.**" (Prefaci de 1884 de Misèria de la Filosofia, Engels).

El col·lapse descrit més amunt, doncs, no és fruit solament de la represa epilèptica de la circulació sinó el resultat d'un increment real d'importacions des d'Àsia als EEUU: "Aproximadament **quatre de cada cinc contenidors que surten del port de Los Angeles van buits**, enfront dels tres de cada cinc d'abans de la pandèmia. Els operadors els estan enviant de tornada a Àsia per poder cobrar tarifes elevades pel viatge cap als Estats Units. Només a l'octubre, més de 335.000 contenidors buits van sortir del major centre marítim del país, la qual cosa eleva a **3,3 milions el nombre de contenidors buits exportats en 2021.**" (Bloomberg, 23-11-2021).

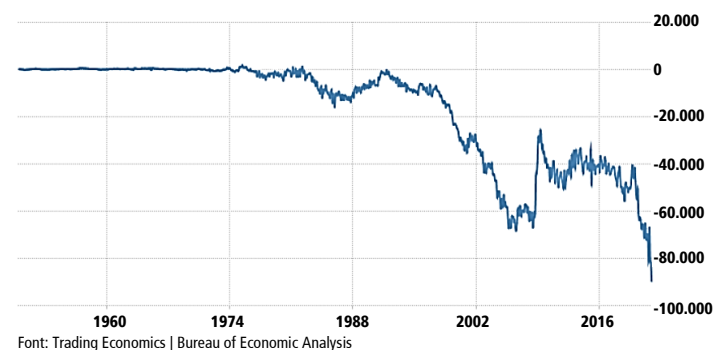
Pot haver-hi una imatge més gràfica del canvi de relacions en la producció mundial? **El capitalisme estatunidenc és un imperialisme que exporta al món... contenidors buits!!**

En el següent gràfic s'observa l'increment del superàvit d'exportació de la Xina als EUA (Bloomberg, 22-07-2021):



Les importacions als EEUU des de la Xina, Taiwan i Corea del Sud s'han multiplicat, a més de que "gairebé la meitat dels 259.000 milions de dòlars de la càrrega que entra i surt del port de Los Angeles -el major dels Estats Units- correspon a la Xina i Hong Kong." (Bloomberg, 22-07-2021).

El dèficit comercial mensual dels EEUU al gener del 2022 va ser de 89.700 milions de dòlars amb el món (U.S. Bureau of Economic Analysis), havent seguit la següent evolució històrica:



Proteccionisme dels EEUU

La projecció de tot això en les actituds dels diferents imperialismes occidentals que es troben aclaparats per l'allau de mercaderies és el proteccionisme.

EEUU ha evitat adoptar l'eliminació dels aranzels a les importacions xineses per mitigar la inflació (de la qual parlarem en breu), mentre la burgesia estatunidenca denuncia els incompliments de la Xina, com si el volcà de la producció es pogués encotillar amb meres paraules en un tros de paper: *"la Xina no va complir els objectius de compra de l'acord, en el qual es comprometia a comprar 200.000 milions de dòlars més en productes agrícoles, energètics i manufacturats dels EE.UU. respecte al nivell del 2017 en els dos anys fins a finals del 2021. (...) Les importacions de la Xina procedents dels Estats Units van ascendir a menys del 60% dels seus compromisos. (...) els Estats Units ha mantingut els aranzels sobre més de 300.000 milions de dòlars anuals d'exportacions xineses com a palanca."* (Bloomberg, 07-02-2022).

La burgesia estatunidenca no és l'única que se sent atropellada, recordem que la declaració conjunta dels EEUU i la UE al maig de 2021 va ser en els següents termes: *"l'excés de capacitat global està impulsat en major part per terceres parts", en clara al·lusió a la Xina, i van apuntar que les distorsions que aquest genera "plantegen una seriosa amenaça" tant per les indústries estatunidenques com europees.* (Expansió, 18-05-2021).

Aquesta situació va portar a l'anterior presidenta de la Fed i actual secretària del Tresor dels EEUU a expressar-se en els següents termes el desembre passat: *"És possible que siguin necessàries polítiques que la gent qualificarà de proteccionistes per crear els incentius adequats per produir coses a casa", va dir Yellen.* (Bloomberg, 07-12-2021).

Això demostra el que hem vingut explicant sobre la continuïtat de determinades polítiques imposades per la realitat material i per sobre de les voluntats i justificacions del titella de torn.

També demostra que *"la interdependència del mercat mundial jugarà una mala passada a la ideologia proteccionista que es ven amb el pla d'inversió: els alts costos de la indústria estatunidenca obliga a les seves pròpies empreses a comprar a l'exterior els productes que es fabriquen a l'interior, afavorint dialècticament als competidors estrangers als quals els hi vol treure avantatge."* (El Comunista nº66, juliol 2021).

Cal observar no obstant això que, malgrat l'augment del dèficit de la balança comercial, les exportacions des dels EEUU al món han augmentat també en números absoluts.

Els plans d'expansió dels diferents imperialismes

L'imperialisme xinès porta invertits almenys 843.000 milions de dòlars en 165 països del món en el projecte de la Nova Ruta de la Seda, iniciat ja el 2013.

Per tractar de competir amb aquesta expansió, la Unió Europea ha anunciat un projecte denominat Global Gateway, amb 300.000 milions previstos (Expansió, 02-12-2021) i el G-7 ha aprovat per iniciativa dels EEUU el programa Build Back Better World, amb quantitats encara no concretades, però amb l'enunciat altisonant de voler *"reduir la bretxa de 45 bilions de dòlars en infraestructures per als països en desenvolupament"*.

L'imperialisme europeu i estatunidenc s'han despertat tard. Aquest despertar tardà al seu torn no és casual: forma part del seu replegament forçat per l'embranchida de les forces productives a l'Àsia i al qual tracten de resistir-se.

Suposant que els imperialismes del G-7 tinguin la capacitat per portar endavant aquests plans (en un moment a més en el que estan intentant pujar els tipus), caldrà veure després a **qui acaben beneficiant, qui utilitzarà i traurà profit de les infraestructures que ajudin a finançar**. La presidenta de la

Comissió Europea ho confessava en lamentar-se en aquests termes: *"ens fem un mal servei construint carreteres impecables entre, posem, una mina de coure i un port, tots dos de titularitat xinesa."* (Discurs sobre l'estat de la Unió de 2021).

Més sobreproducció en gestació

La saturació de la circulació per abarrotament produeix en un altre pol el desproveïment. I per evitar el desproveïment cada competidor tracta d'acaparar el màxim de subministraments, portant a una espiral que continua reproduint l'abarroament i el desproveïment a cada pol: *"En una carrera per superar els colls d'ampolla en la cadena de subministrament, alguns grans minoristes, com Walmart Inc. i Target Corp. han començat a noliejar els seus propis vaixells, alimentant els inventaris nadalencs més alts de la història."* (Bloomberg, 23-11-2021). *"Els nivells d'inventari als Estats Units solen baixar al desembre, però no el 2021 (...) l'informe diu "Això podria presagiar un pròxim efecte fuet en el qual les cadenes de subministrament han demanat de més per evitar l'escassetat i ara han de bregar amb la càrrega de tenir massa d'inventari - o massa de la mena d'inventari equivocat - a la mà."* (Bloomberg, 04-01-2022).

A l'altre pol d'aquesta acumulació d'inventaris, hi ha un volum important de mercaderies produïdes a Àsia que no s'han arribat a transportar per efecte de l'elevat cost del transport i que es podran posar en circulació massivament quan baixin els preus del transport.

L'elevat nivell de preus del transport marítim, va empènyer les navilieres ja a l'agost a encarregar *"bucs amb capacitat per transportar 3,2 milions de contenidors de sis metres en el que va de 2021 (...) equivalen al 20% de la capacitat de la flota actual"* (Expansió, 24-08-2021) amb el petit problema que *"el nombre de drassanes s'ha reduït un 66% a nivell global des del 2007"* (Expansió, 24-08-2021) la qual cosa ha suposat un al·livi de comandes per als existents.

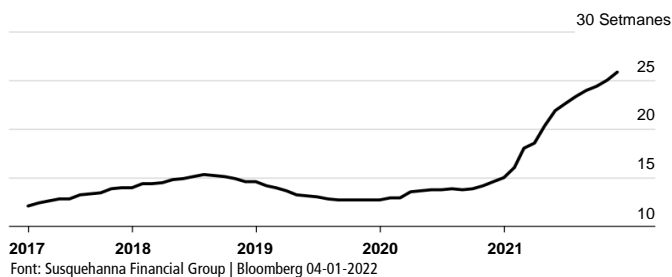
L'encariment del transport marítim desplaça una part del transport a altres mitjans, encarint-los al seu torn i augmentant també la inversió en nous mitjans de transport alternatius, avions i trens.

Com hem vist, el lloguer d'espais prop del port de Los Angeles ha pujat un 30%, per la qual cosa, *"(...) a l'est de Los Angeles, s'estan construint uns 20 milions de peus quadrats d'espai nou en un mercat que encara necessita 50 milions per satisfer la demanda."* (Bloomberg, 23-11-2021).

També a Europa s'estan multiplicant els centres logístics tant d'Amazon com d'AliExpress, amplificant la guerra comercial: *"AliExpress estrenarà aquest mes el seu primer centre de classificació de paquets a Espanya. Amb 19.000 m² de superfície (...) es rebran les comandes internacionals –en la seva gran majoria procedents de la Xina–, que es classificaran de manera automàtica. (...) coincideix amb l'obertura d'altres tres hubs similars a París (França), Alemanya (Bremen) i Itàlia (Roma) (...) ha reforçat la seva logística amb l'obertura de 5 magatzems de selecció i 9 centres de classificació automatitzats a la Xina (...) compta amb més de 20.000 punts de recollida a Europa."* (Expansió, 21-10-2021).

"[el magatzem d'Amazon podrà], enviar a partir de gener comandes a 264 codis postals de la regió i d'algunes zones properes en províncies limítrofes. "Podem preparar una comanda pel seu enviament en menys de deu minuts" (...) Aquest model logístic (...) es va llançar fa dos anys als EEUU, país en el qual des de llavors s'han obert 26 d'aquests centres híbrids que combinen capacitats de magatzem i d'estació d'última milla." (Expansió, 16-11-2021).

Una de les primeres mercaderies en patir les conseqüències de la represa de la circulació van ser els xips. El temps d'espera de la indústria per rebre xips és el següent:



Això, com anticipàvem a "El Comunista" nº66, ha deslligat una onada d'inversions: "Per exemple, Taiwan Semiconductor Manufacturing Co. està gastant la xifra rècord de 100.000 milions de dòlars en un període de tres anys per augmentar la seva capacitat. L'empresa podria gastar 29.000 milions de dòlars en la seva fabricació de 2nm, segons va dir aquesta setmana l'alcalde de la ciutat central taiwanesa de Taichung.

TSMC també està construint una fàbrica a Arizona amb un preu de 12.000 milions de dòlars, però la planta no començarà a produir en massa fins el 2024. (...) L'empresa China's Semiconductor Manufacturing International Corp., malgrat estar sota les sancions dels Estats Units, està afegint nova capacitat a Shenzhen i Xangai. El Japó ha ofert a TSMC suport pel seu joint venture amb una filial de Sony Group Corp. per construir una fàbrica de 7.000 milions de dòlars al país. I Alemanya acollirà un nou centre de producció d'Intel.

Estats Units, per part seva, acollirà una nova planta de fabricació de xips de 17.000 milions de dòlars de Samsung, a més de la nova fàbrica de TSMC a Arizona. L'estat també albergarà dues noves fàbriques d'Intel que costaran 20.000 milions de dòlars. A l'Índia, el país encara manca d'un ecosistema de fabricació de xips, però està tractant de posar-se al dia oferint incentius financers." (Bloomberg, 28-12-2021).

"L'Índia espera que almenys una dotzena de fabricants de semiconductors comencin a crear fàbriques locals en els pròxims 2-3 anys (...) El govern va aprovar ajudes per valor de 760.000 milions de rupies (10.000 milions de dòlars) al llarg de sis anys per impulsar la producció local de xips" (Bloomberg, 22-12-2021).

"El govern japonès va dir que donarà un impuls agressiu per ajudar les empreses nacionals de semiconductors a expandir-se a nivell mundial, amb l'objectiu d'augmentar els seus ingressos anuals a més de 13 bilions de iens (114.000 milions de dòlars) pel 2030.

L'ambició objectiu, que triplica aproximadament el total de 2020 de 4,5 bilions de iens (...) Les autoritats japoneses esperen que el mercat mundial de xips es dupli fins aconseguir els 100 bilions de iens el 2030 respecte a 2020." (Bloomberg, 05-01-2022).

A tot això cal sumar-li el pla d'inversió europeu de 50.000 milions (denominat *European Chip Act*) per recolzar la construcció de noves plantes de producció i assemblatge de xips a Europa.

I, encara que és especialment obvi en aquest sector, la febre inversora en futura capacitat productiva no es limita a aquest: "A nivell mundial, la inversió en capital fix de les empreses, o capex, augmentarà un 13% enguany." (Bloomberg, 11-09-2021).

La següent taula mostra l'augment de la inversió en capital fix per regió i sector el 2021:

Creixement Global del Capex per Regió i Sector al 2021 (YoY%, USD)

Sector	Global	Asia-Pacífic sense Japó	Japó	Amèrica Llatina	Amèrica del Nord	Europa
	13.3	8.9	8.8	27.0	14.6	16.6
Consum	11.6	-4.8	5.2	44.6	24.8	9.2
Energia	5.5	-1.3	17.8	13.9	-2.3	17.8
Sanitat	13.6	12.9	27.5	NM	18.7	3.1
Indústria	13.6	9.3	16.2	41.0	12.4	17.9
IT	22.3	19.1	23.7	NM	27.5	18.6
Materials	17.8	15.9	14.0	36.7	12.3	23.6
Comunicacions	12.9	8.3	11.3	8.8	16.9	10.4
Serveis	16.2	20.1	-3.0	28.1	9.9	25.1

Font: S&P Global Market Intelligence, S&P Global Ratings. "Universe is Global Capex". NM—No significatiu

La mercaderia força de treball

Una certa inflació pot ser beneficiosa per la burgesia perquè el ritme ressagat de l'increment del preu de la mercaderia força de treball respecte a la resta de mercaderies permet obtenir un sobreguany i descarregar la crisi sobre la classe obrera. Ara bé, allà on la pujada dels costos del capital constant sigui superior a la del preu final i, a més, els costos salarials no es quedin estancats sinó que pugin també, el resultat serà també una reducció de la taxa de guany, malgrat la inflació de tots els preus.

D'aquí les manifestacions de la burgesia mundial en contra de la pujada de salaris, al·legant que es retroalimentaria la inflació... N'hi ha prou amb llegir "Salari, preu i guany" (1865) per descobrir l'engany i la seva refutació marxista.

Un dels sectors on s'ha manifestat l'escassetat de la mercaderia força de treball és al transport per carretera: "Als Estats Units falten actualment uns 80.000 conductors, segons la American Trucking Associations". (Bloomberg, 23-11-2021). Per què? Perquè en el capitalisme és impossible la planificació real. Aquesta professió o ofici té data de caducitat per la seva imminent substitució mitjançant drons, camions sense conductor i altres infraestructures de transport alternatives. La data de caducitat fa que no hi hagi al·licients per formar-se i treballar com a camioner i això produeix el desproveïment de força de treball qualificada. Això, al seu torn, esperona encara més la robotització del sector, la qual cosa reforça el punt de partida. El mateix fenomen (escassetat d'oferta), lògicament produeix un increment del preu de la força de treball: missatge de l'anarquia de la producció que es necessiten més conductors (veure Pròleg d'Engels de 1884 a Misèria de la Filosofia, més amunt). Però aquest augment de salari no convertirà per art de màgia un treballador no qualificat en camioner i, al mateix temps, no pot compensar la certesa de la pèrdua futura del lloc de treball reemplaçat per un camió o un dron amb pilot automàtic...

"L'any passat, el percentatge de conductors menors de 25 anys va ser del 5% a Europa i Rússia, del 6% a Mèxic i del 7% a Turquia. (...) a Europa fan falta 400.000 conductors (...) el país més afectat és Polònia, que necessita més de 120.000 professionals del transport; a Alemanya la xifra oscil·la entre els 45.000 i els 60.000, França necessita uns 43.000 i la crisi ha exposat que el Regne Unit en necessita uns 90.000." (La Vanguardia, 03-10-2021).

A això se suma l'enduriment de les condicions de treball, derivades de les actuacions conscients i inconscients de les diferents burgesies del món: "Western Shipping Pte Ltd., un operador de petrolers amb seu a Singapur, va dir que al voltant del 20% dels seus prop de 1.000 mariners no volen tornar als vaixells." (Bloomberg, 27-12-2021).

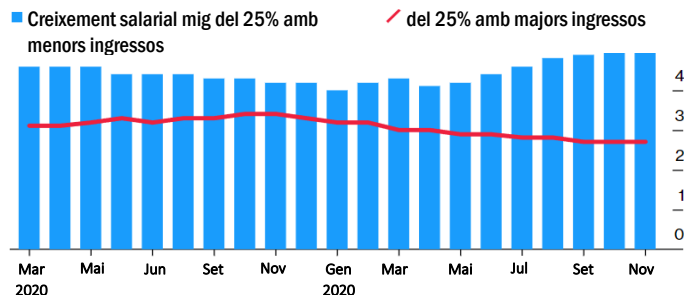
La crueta amb la que la burgesia parla de "lots" de carn humana, ha d'ajudar-nos a arrencar el vel sentimentaloides amb el qual normalment s'encobreix que en el capitalisme la classe obrera és una mercaderia més, mercaderia sotmesa a un règim

d'exploitació i esclavitud modern: "L'empresa FGV Hòldings Bhd., que cotitza a la borsa de Malàisia, només disposa actualment del 70% de la mà d'obra que necessita en les finques, i té l'esperança que el primer lot de 7.000 treballadors estrangers que té previst contractar arribi a finals del primer trimestre." (Bloomberg, 03-12-2021).

L'exemple anterior il·lustra la situació en el sud-est asiàtic, però no és diferent a la resta del món i, en particular, a Amèrica del Nord: "(...) els fluxos migratoris nets estan caient juntament amb les taxes de natalitat nacionals. Hi ha un dèficit pandèmic de gairebé 1 milió de visats de treball." (Bloomberg, 05-01-2022). Deixem-li a la burgesia el comodí "pandèmic" per l'explicació de tot i res, però el cas és que s'ha bloquejat l'entrada d'una part de la classe obrera immigrant.

Això sumat a les (miserables) ajudes i subsidis que la burgesia es veu obligada a donar per tal de prevenir l'esclat social, han produït el següent resultat: "Un rècord de 4,5 milions d'estatunidencs van renunciar a les seves ocupacions al novembre, mentre que les vacants es van mantenir elevades." (Bloomberg, 04-01-2022).

Així s'expressa – ofès – un representant del canibalisme social estatunidenc: "Un treballador amb un salari baix, amb poca formació, pot creuar una porta i aconseguir un treball." (Bloomberg, 05-01-2022). Enorme injustícia!



Font: Atlanta Federal Reserve
Nota: promitjos de 12 mesos de la mediana de creixement salarial

I, efectivament, la llei de l'oferta i la demanda – en determinades àrees i sectors – ha imposat una tendència a l'alça dels salaris d'algunes de les categories més baixes, mentre les més altes han vist una tendència a la baixa del seu salari: "Per exemple, els treballadors del sector de l'oci i l'hostaleria (restaurants, bars i hotels) han vist augmentar el seu salari mitjà en un 15%, fins als 17,08 dòlars per hora, en els 12 mesos anteriors a gener de 2022. Els salaris també van augmentar un 9,1% entre els treballadors de transport i emmagatzematge." (CNBC, 01-02-2022).

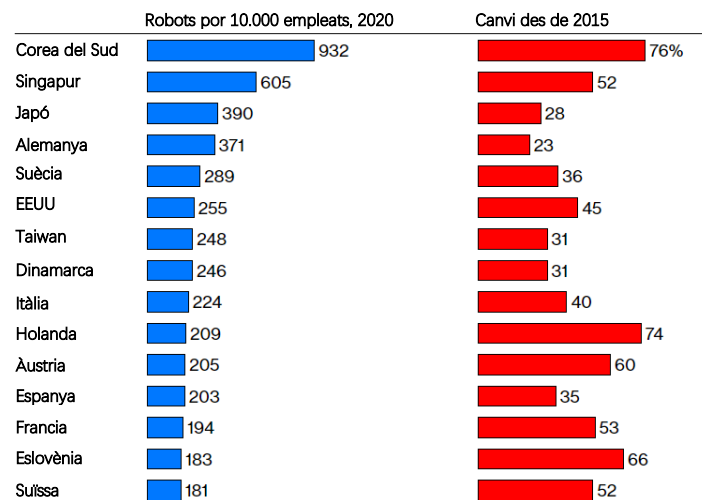
Al Regne Unit, "el nombre de llocs de treball sense cobrir va augmentar fins a un rècord de més d'1,3 milions, ja que els salaris van caure en termes reals i la gent va continuar abandonant la força laboral." (Financial Times, 15-03-2022).

Observem ara les següents dades i declaracions: "Les comandes de robots als Estats Units van augmentar un 28 per cent el 2021 respecte de les de l'any anterior, fins gairebé 40.000 unitats, segons el grup comercial Association for Advancing Automation, i s'espera que tornin a augmentar enguany." (Bloomberg, 31-03-2022).

Les dificultats d'inversió en capital fix s'estan superant a través del lloguer dels robots: "L'empresa té robots en 27 de les seves 89 màquines d'emmotllament i planeja afegir-ne més. No pot permetre's comprar els robots, que poden costar 125.000 dòlars cadascun, diu el director general Steve Dyer. En el seu lloc, Thomson paga per les màquines instal·lades per hores (...) "Estic pagant entre 10 i 12 dòlars l'hora per un

robot que substitueix un lloc pel que estava pagant entre 15 i 18 dòlars, més les condicions addicionals" (...) Formic ofereix la instal·lació de robots i cobra des de 8 dòlars l'hora, enfocant-se primer en les tasques més tedioses, com l'emalatge i desembalatge de productes i la introducció de materials a les màquines existents." (Bloomberg, 31-03-2022).

Aquesta acceleració de l'automatització no es dona solament i ni tan sols principalment als EEUU.



Font: Federació Internacional de Robòtica
Dades sobre la Xina no disponibles

L'anterior taula no proporciona dades sobre la Xina, però la mateixa font reconeix que: "la Xina és, amb diferència, el major mercat de robots industrials, representant el 44% dels robots instal·lats el 2020 superant quatre vegades les instal·lacions estatunidenques, segons la Federació Internacional de Robòtica (...)." (Bloomberg, 21-03-2022).

Així doncs, el mecanisme que inicialment hem il·lustrat pel cas dels transportistes, té un abast més general i d'envergadura mundial; confirmant les previsions del marxisme en el sentit de la futura sobreproducció, de la necessitat de la reducció dràstica de la jornada de treball i de la maduresa històrica per l'eliminació del règim mercantil capitalista.

L'energia i els combustibles fòssils

Una cosa similar ha succeït amb els combustibles fòssils. La disminució planificada de la demanda condueix a una disminució de la inversió en manteniment i en noves exploracions. En el cas del petroli, de la següent magnitud: "Des d'un pic d'1 bilió de dòlars de despesa de capital en explotació i producció el 2015, la total ha caigut a menys de 400.000 milions el 2021." (Financial Times, 04-11-2021). Això, al seu torn, produeix i produirà un augment del cost del petroli, així com situacions d'escassetat sobtada. Un alt preu del petroli significa un gran negoci i, així, els capitals tornen a ser invertits, però només per constatar que l'espasa de Dàmocles de l'anomenada "transició energètica" (la burgesia per tot té un cartellet) ha d'imposar-se en última instància.

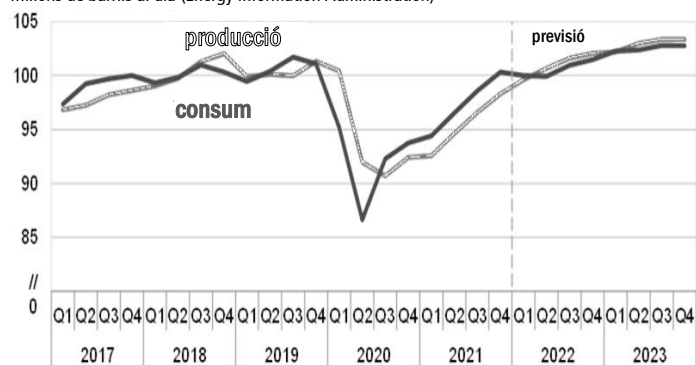
Pel camí, es produiran els corresponents espasmes compulsius dels preus en tota la cadena de subministraments, que s'intentaran descarregar i es descarregaran en gran manera sobre la classe obrera ja sigui a través de la inflació o a través de la sobreexplotació o l'atur forçós.

Recordem que el preu del petroli estava caient abans dels confinaments i va estar en caiguda lliure durant els mateixos (veure "El Comunista" n°64, pàg. 12). Des de llavors, l'OPEP+ ha mantingut a nivell mundial la producció de petroli per sota de la demanda i, de fet, encara no s'ha recuperat el

nivell de producció previ als confinaments de 2020 com es pot observar en el gràfic següent.

Producció i consum mundial de combustible líquid

Milions de barrils al dia (Energy Information Administration)

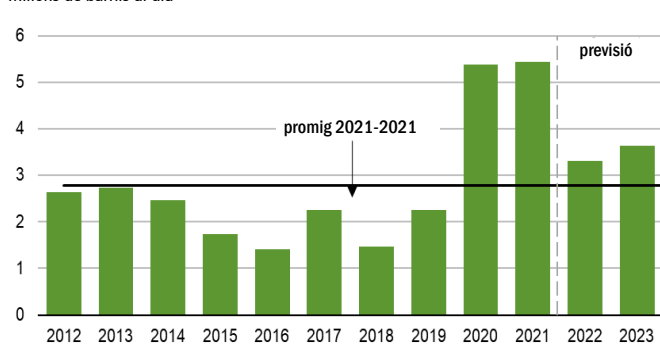


Això no ha estat sense contradiccions internes recurrents, com la que gairebé va produir la sortida dels Emirats Àrabs Units de l'OPEP l'agost de 2021: "EAU ha incrementat la seva capacitat de producció en els últims anys fins prop de 4 milions de barrils diaris i preveu un nou augment a 5 milions de barrils diaris. Segons l'acord actual de l'OPEP+, EAU està autoritzat a produir una mica més de 2,7 milions de barrils diaris al juliol. Produir la major quantitat de petroli com més de pressa millor es considera la clau per assegurar el futur d'Abu Dhabi després del petroli." (Expansión, 07-08-2021). D'aquí s'extreuen dues conclusions: 1) els països productors de petroli són conscients que té data de caducitat i 2) l'actual preu del petroli és el resultat de la infrautilització sistemàtica de la capacitat d'extracció.

En el següent gràfic s'observa l'excés de capacitat d'extracció de cru per part de l'OPEP des de 2012.

Excés de capacitat productiva de cru de l'OPEP

Milions de barrils al dia



Font: Administració d'Informació de l'Energia dels EEUU, Short-Term Energy Outlook, Març 2022
Nota: La línia negra representa el promig de 2012-2021 (2,8 milions de barrils per dia)



És evident que, si la producció de petroli es manté per sota del consum a través del monopoli de l'OPEP+ (OPEP més Rússia), necessàriament hi haurà una tendència inflacionista en el preu del petroli. No obstant això, no és l'únic motiu.

Convenientment preparada a través de tot el boom mediàtic "pel clima", sectors importants del capitalisme mundial van iniciar la seva aposta per escapolir-se dels combustibles fòssils. L'Agència de l'Energia anunciava la "fi de l'era del petroli pel 2025" especulant amb dos escenaris en els quals "el consum de petroli tocarà màxims el 2025 amb 97 milions de barrils al dia" o bé "es tocarà sostre entre 2030 i 2040, amb 104 milions de barrils al dia." (Expansión, 17-11-2021). La UE havia fixat "pel 2035 la fi de la venda de cotxes de combustió." (Expansión, 15-07-2021). Pel seu costat, el capitalisme xinès havia anunciat que seria un emissor neutre de carboni el 2060, però... quina havia de ser la conseqüència immediata de tot això en ple capitalisme?

El fre en la producció de carbó a la Xina, va produir un desproveïment de les plantes generadores d'energia amb carbó: "Els productors de carbó representen més del 70% de la generació d'electricitat del país (...) La producció de carbó de la Xina va créixer un 6% en els primers vuit mesos d'enguany, però la producció d'energia dels generadors de carbó va augmentar un 14% en el mateix període, la qual cosa va provocar una disminució de les existències.(...) la Xina va deixar de comprar l'any passat a Austràlia el carbó Newcastle, de gran eficiència energètica, enmig d'una disputa política. (...)." (Bloomberg, 27-09-2021), donant lloc al fet que "fins a 21 de les 31 províncies de la Xina continental s'han vist obligades a aplicar algun tipus de mesura de racionament de l'electricitat a les seves indústries o als consumidors." (La Vanguardia, 01-10-2021).

El resultat ha estat doncs que "La quantitat d'electricitat generada a tot el món a partir de centrals de carbó ha augmentat fins a batre un rècord històric el 2021" (Expansión, 12-01-2022), tal com indica l'Agència Internacional de l'Energia en el seu informe: "Als Estats Units i la Unió Europea, es preveu que la generació d'energia de carbó augmenti gairebé un 20% el 2021, però no aconseguirà els nivells de 2019. Per contra, el creixement estimat del 12% a l'Índia i del 9% a la Xina impulsarà la generació d'energia de carbó a nivells rècord en tots dos països. Tenint en compte el repunt de la producció industrial mundial, s'espera que la demanda global de carbó a tot el món creixi un 6% el 2021, acostant-se als nivells rècord que va aconseguir el 2013 i 2014. (...) Àsia domina el mercat mundial del carbó, ja que la Xina representa més de la meitat de la demanda mundial, o dos terços si s'afegeix l'Índia." (Agència Internacional de l'Energia, 12-01-2022).

No sols ha batut rècords la generació d'energia sobre la base del carbó, sinó que "La Comissió Europea admet com energies verdes el gas i la nuclear." (La Vanguardia, 02-01-2022).

L'increment exponencial de la demanda de GNL a Àsia va produir un desproveïment a Europa que va disparar els preus, motivant la bandada posterior cap a l'altre costat: "Fins al 30 de desembre, gairebé 50 vaixells cisterna amb GNL estatunidencs es dirigien a Europa, amb destinacions tan variades com Gibraltar, Turquia, Croàcia i Polònia, segons dades recopilades per Bloomberg. Es tracta d'un impressionant augment del 77% respecte la setmana anterior. (...) Els compradors d'ultramar van adquirir el 13% de la producció de gas estatunidenc al desembre, la qual cosa suposa un augment de set vegades respecte a cinc anys abans, quan encara no existia la major part de la infraestructura necessària per enviar el combustible fora del país." (Bloomberg, 16-01-2022).

Aquest desplaçament del GNL dels EEUU cap a Europa s'ha accentuat també per la retirada de Gazprom – ja al gener de 2022 – del mercat de vendes "spot" per a la venda del gas a Europa, encara que mantingués el subministrament relatiu als contractes de llarga durada.

Imports de gas des de Rússia el gener de 2022			
Milions de m ³		Var. mensual	Var. anual
Nordstream 1	1.113,1	-6,8%	-6,7%
Via Ucraïna	259,2	-66,5%	-73,1%
TurkStream	196,8	-38,4%	36,1%
Yamal	59,4	-84,4%	-92,5%

Font: La Vanguardia, 16-01-2022

En el següent gràfic s'observa l'augment de la producció de gas als EEUU que s'ha convertit en el primer exportador mundial de GNL per davant d'Austràlia i Qatar.

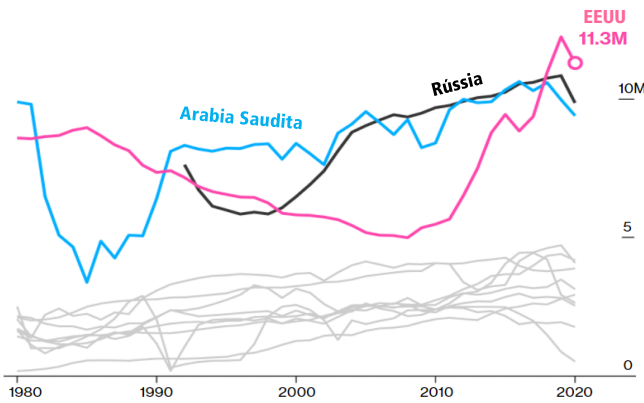
■ Producció de gas sec als EEUU



Font: Bloomberg NEF

Tingui's en compte que els EEUU és el major productor de petroli a nivell mundial des del 2018:

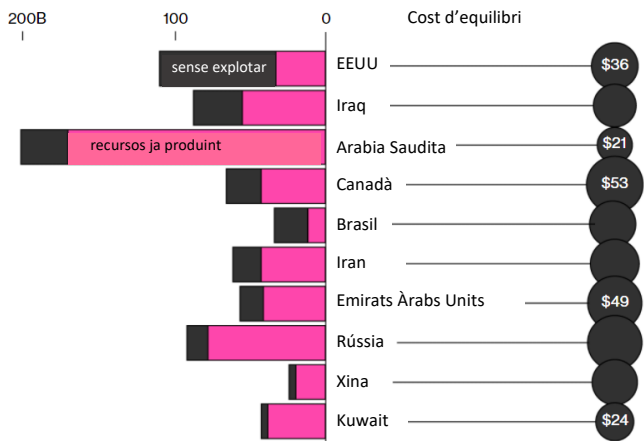
Producció de cru en milions de barrils/dia



Font: Administració d'Informació de l'Energia

La burgesia estatunidenca fa els comptes partint de les reserves no explotades de petroli i el preu per barril que faria rendible posar-les en funcionament:

Top països per recursos petrolers en total de barrils i cost d'equilibri



Nota: Països ordenats per quantitat de recursos sense explotar. Els costos d'equilibri mostren el promig de preus Brent per nous projectes
Font: Rystad Energy

És molt simptomàtic que després de desplaçar Anglaterra en la producció mundial, imposar al món el patró-dòlar i dominar les finances mundials, els EEUU es vegi obligat a recular en totes les posicions i a tenir com a paracaigudes la renda de la terra, és a dir, l'extracció i refinament de petroli o gas, destinats a anar minvant en importància.

Els alts preus de l'energia estimulen a més tot tipus de negocis alternatius com la generació d'energia solar a l'espai i posterior enviament a la Terra; amb la diferència que uns tenen el projecte a mig fer i els altres creuen que val la pena començar a mirar-s'ho: "Tant el Regne Unit com els EEUU han arribat a la conclusió que val la pena explorar aquesta tecnologia futurista. (...) la Xina té previst construir la primera estació d'energia solar a l'espai pel 2035; de moment compta amb una base terrestre

en construcció a la ciutat de Chongqing." (Expansió, 31-01-2022).

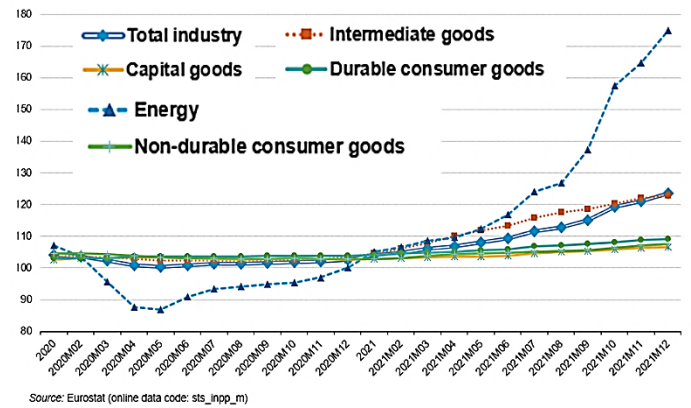
Desglossament dels preus industrials

Com hem esmentat anteriorment, una reducció de la quota de guany pot donar-se també en un context d'increment de preus, sempre que s'incrementin més els costos (capital constant i variable) que els preus de venda.

Com es pot llegir i estudiar en El Capital, Llibre III, Capítol XV (i se sintetitzava a "El Comunista" nº67, pàg. 21), una de les causes que alenteixen estructuralment la tendència decreixent de la taxa de guany és la devaluació del capital constant resultant de les mateixes causes que produeixen la caiguda de la taxa de guany. Doncs bé, estem assistint en el pla immediat a un increment generalitzat del preu d'una part del capital constant la qual cosa pot escanyar la taxa de guany si la sobreproducció impedeix traslladar el total del cost incrementat en el preu final.

Els titulars de la premsa burgesa insisteixen en l'increment dels preus industrials i, certament, s'han incrementat. Però pugem de la mateixa manera tots els "preus industrials"? Vegem les dades de l'imperialisme europeu, proporcionats per Eurostat en el següent gràfic.

Preus de producció industrials UE, 2020-2021 (2015 = 100)



Source: Eurostat (online data code: sts_inpp_m)

Es pot observar com els preus de l'energia (Energy) estan clarament disparats, la qual cosa eleva substancialment la mitjana (Total industry). I també es pot observar que els productes intermedis (Intermediate goods), és a dir el capital constant, també s'han encarat considerablement, encara que en menor mesura que l'energia; però els productes finals han vist una alça substancialment menor.

La devaluació de l'euro

Ja que estem parlant de l'imperialisme europeu, observem el desenvolupament de la relació entre l'euro i el dòlar. Hem vist abans com la intensitat de la circulació mercantil entre Europa i Amèrica del Nord va en el sentit de la primera a la segona. Per garantir l'exportació de mercaderies, l'euro ha de sostenir la seva devaluació davant el dòlar.

Relació euro-dòlar



Font: Banc Central Europeu, 08-04-2022

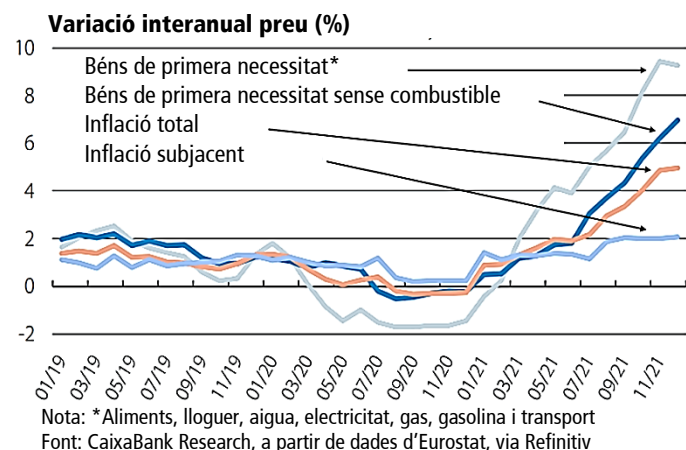
Això explica una part de la inflació a Europa en la mesura en què les mercaderies venudes en euros (als EEUU o a altres països) s'abarateixen, però per contra s'encareixen les compres en dòlars (no necessàriament procedents dels EEUU ni molt menys).

La inflació

I arribem en aquest punt a la paraula actualment de moda: la inflació. Aquí hem de distingir dos aspectes.

El primer aspecte és el deure dels comunistes de basar-nos en les dades de l'augment dels preus dels productes de primera necessitat per a l'agitació entre les files de la classe obrera pel desenvolupament de l'organització sindical de classe i la lluita en el pla immediat; tenint sempre present la profunda relació entre la perspectiva revolucionària i les fins i tot petites reaccions i lluites contra l'abús patronal quotidià: *"(...) vol això dir que la classe obrera hagi de renunciar a defensar-se contra les usurpacions del capital i desistir en els seus esforços per aprofitar totes les possibilitats que se li ofereixin per millorar temporalment la seva situació? Si ho fes, es veuria degradada en una massa uniforme d'éssers humans desgraciats i infringits, sense salvació possible. (...) Si en els seus conflictes diaris amb el capital cedissin covardament, es desqualificarien sens dubte per emprendre moviments de major envergadura."* (Salari, preu i guany, 1865, K. Marx).

L'augment de preus que arriba a repercutir-se en els productes finals, es ceba principalment en els productes de primera necessitat, els productes que consumeix la classe obrera (dades relatives a l'imperialisme europeu):



Aquesta situació s'agreuja i es pot agreujar sobre la base del paper que juguen Ucraïna i Rússia en la producció de determinats productes com el blat, blat de moro, fertilitzants i l'oli de gira-sol a més d'altres necessaris per a la indústria com el pal·ladi, níquel, or, ferro, coure, alumini, zinc, etc.

La pujada de preu d'aquests productes pot produir-se per la destrucció real que arribi a realitzar-se (encara que no és el cas encara, atès que la guerra s'ha desenvolupat en altres zones) o per la mera especulació sobre la seva disponibilitat futura. De fet, els preus dels aliments han batut rècords a nivell històric i mundial.

El segon aspecte, al qual dedicarem més atenció en les següents pàgines, és l'estudi del desenvolupament del capitalisme i de la seva crisi, dels mecanismes pels quals tracta de sortir del pantà en el que tendeix a enfonsar-lo la sobreproducció: confinaments, aranzels, bloquejos, guerres... (veure també "El Comunista" nº66, pàg. 15).

A través d'aquests col·lapses, el sistema capitalista ha aconseguit una paralització parcial d'una sèrie de sectors productius: de manera òbvia els sectors afectats pels confinaments, però també els que han sofert tancaments o

reducció de la seva producció pels alts preus de l'energia, del transport i pel desproveïment del seu capital constant (matèries primeres, semielaborats i maquinària). Així, s'ha reduït en certa manera i per un temps una part de la sobreproducció i mitigat part de la supercapacitat productiva.

Però el desequilibri entre la demanda i l'oferta que ha motivat la pujada de preus no s'ha produït a través de la destrucció de la (super)capacitat productiva sinó, principalment, de torpedinar la circulació per mitjà de la ruptura de la cadena de subministraments. Per aquest motiu, la (super)capacitat productiva continua intacta i, al mateix temps, *"una major demanda provoca una major oferta i no una alça definitiva dels preus del mercat"* (Salari, preu i guany, K. Marx, 1865), és a dir, una major sobreproducció productiva.

Encara que amb un paper més secundari, la pujada aguda de preus no augmenta per art de màgia el poder de compra de la classe obrera (ni de la resta de classes i estrats de la població) amb el que tota una sèrie d'articles es deixaran de comprar, es comprarà la versió més barata d'aquests, es reciclaran o es vendran al mateix preu, però reduint el seu contingut.

Amb estocs sobreabastats convivint amb els desproveïments, sense haver destruït (sinó tot el contrari) la sobreproducció mundial, amb l'alentiment de l'efecte comparatiu respecte la depressió del consum durant els confinaments, amb la producció de petroli i gas dirigint-se a assolir la demanda i amb l'acceleració del seu reemplaçament amb energies alternatives, etc., sense la generació de més electroxocs, espasmes i col·lapses la tendència general seria reprendre la senda de la sobreproducció i la deflació.

Tot això no descarta que al món capitalista en general i al capitalisme occidental en particular es desenvolupin - i fins i tot de forma més accentuada - episodis d'inflació. Pels motius exposats o pels terratrèmols econòmics que pot produir dins i fora dels EEUU l'eventual devaluació del dòlar (o de l'euro) enfront de les altres monedes i, especialment, les asiàtiques (veure el pròxim article o "El Comunista" nº66, pàg.12). El que significa és que el capitalisme només pot tractar de sortir del pantà en el que va enfonsant-lo la sobreproducció a través d'una sèrie creixent de crisis, conflictes i espasmes.

El capitalisme no superarà la deflació i la crisi de sobreproducció venent més car l'oli de gira-sol i el pa, encara que la pujada de preu d'aquests productes i de molts altres de primera necessitat colpegi la classe obrera.

Però si que tractarà de superar-la per l'únic mitjà possible en el capitalisme, mitjançant la paralització i destrucció d'una part de les forces productives i de les mercaderies ja produïdes a través de la crisi i la guerra.



**LLEGEIX, DÓNA SUPORT I DIFÓN
LA PREMSA COMUNISTA
"EL COMUNISTA"**

**PER CORRESPONDÈNCIA (sense més dades)
Apartat 52076 – 28080 MADRID – ESPANYA
www.pcielcomunista.org – pci@pcielcomunista.org**