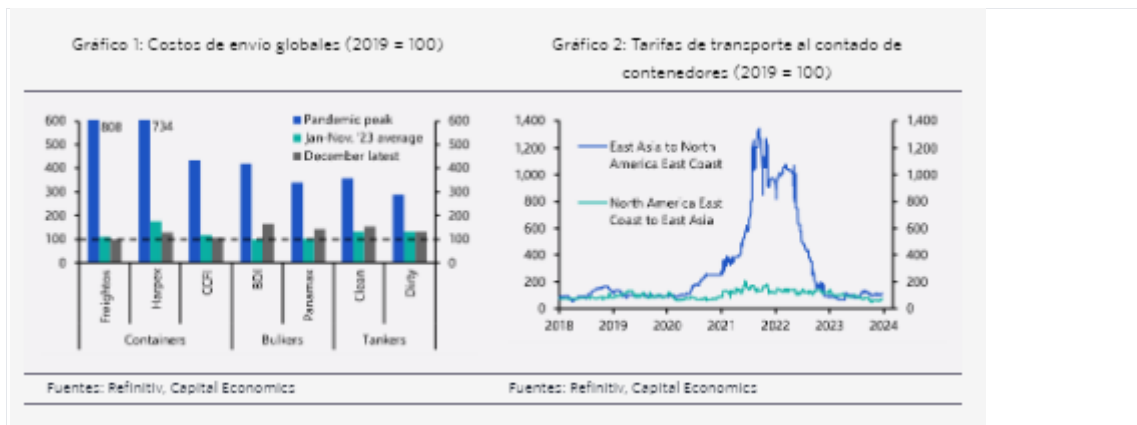


# Es poco probable que la interrupción del transporte marítimo altere el curso de la inflación

21 de diciembre de 2023

- **El desvío de los barcos mercantes fuera del Mar Rojo se ha producido en un momento de perturbación del transporte marítimo en otras partes del mundo, pero es poco probable que altere el patrón general de caída de la inflación subyacente en 2024. Esperamos que el reciente aumento de los precios del petróleo demuestre temporal, se debe evitar la escasez de bienes y no parece que los costos de envío aumenten. Incluso si la interrupción del transporte marítimo causó un aumento significativo en los costos de los insumos de las empresas, la débil demanda y la reposición de existencias han debilitado su poder de fijación de precios para trasladarlos a los consumidores finales.**
- La interrupción del tránsito marítimo a través del Mar Rojo debido a preocupaciones de seguridad genera un trío de interrupciones en el transporte marítimo mundial, junto con los bajos niveles de agua en el Canal de Panamá y el colapso de la Iniciativa de Granos del Mar Negro. En un momento en el que los inversores se están moviendo rápidamente para apostar por un importante giro del banco central en los próximos meses, la interrupción del transporte marítimo global es posiblemente el tipo de shock inflacionario de oferta que frustrará los esfuerzos por reducir la inflación al 2% de manera sostenible y, por lo tanto, obstaculizará la tasa. -Planos de corte. No estamos convencidos.
- **Es cierto que los precios del petróleo han subido esta semana, pero creemos que es poco probable que esto se mantenga.**  
Después de todo, la [producción de mercancías no se verá afectada](#) por el desvío de los barcos mercantes alrededor del Cabo de Buena Esperanza. Los materiales llegarán, sólo que tardarán más en llegar.
- **Por supuesto, los viajes más largos pueden provocar un aumento de los costes de transporte. Sin embargo, hasta ahora no ha habido un gran aumento en los fletes marítimos y en las tarifas de fletamento, especialmente en el transporte de contenedores. (Ver gráfico 1.)** De hecho, el costo del fletamento de buques portacontenedores ha seguido cayendo hasta niveles anteriores a la pandemia, y las tarifas de flete de los contenedores han aumentado solo en las rutas comerciales afectadas y, aun así, solo marginalmente. Por ejemplo, apenas se registran aumentos en las tarifas de los contenedores en la ruta Asia-American-Costa Este a través del Canal de Panamá. (Ver Cuadro 2.)



- En cuanto a la ruta del Mar de Rea afectada por los ataques hutíes, hasta ahora ha habido pequeños aumentos en las tarifas de flete de Este a Oeste, pero ningún cambio en los costos de envío en la otra dirección. (Véase el gráfico 3.) El aumento de las tarifas de los buques graneleros y –en la última semana– de los buques cisterna (de petróleo) 'limpios' podría indicar mayores presiones de costos para los procesadores intermedios de materias primas. Pero la experiencia sugiere que esos costos se absorben a lo largo de la cadena de suministro, lo que deja al precio de las materias primas como el factor clave de la inflación del IPC de la energía que enfrentan los consumidores finales.
- **Por supuesto, si la interrupción persiste, los costos de envío podrían aumentar aún más. Pero es poco probable que lo hagan lo suficiente como para registrarse a nivel macro.** Lo que importa para la inflación es el cambio en los costos *totales* de envío, que comprenden principalmente tarifas contratadas, no tarifas al contado. Y dado que los futuros del transporte marítimo son consistentes con una interrupción que durará sólo unos pocos meses –hasta la temporada de lluvias en Panamá, en el caso de los graneleros panamax (ver Gráfico 4) – es poco probable que las tarifas al contado más altas se trasladen a las tarifas de envío contratadas en el corto plazo.



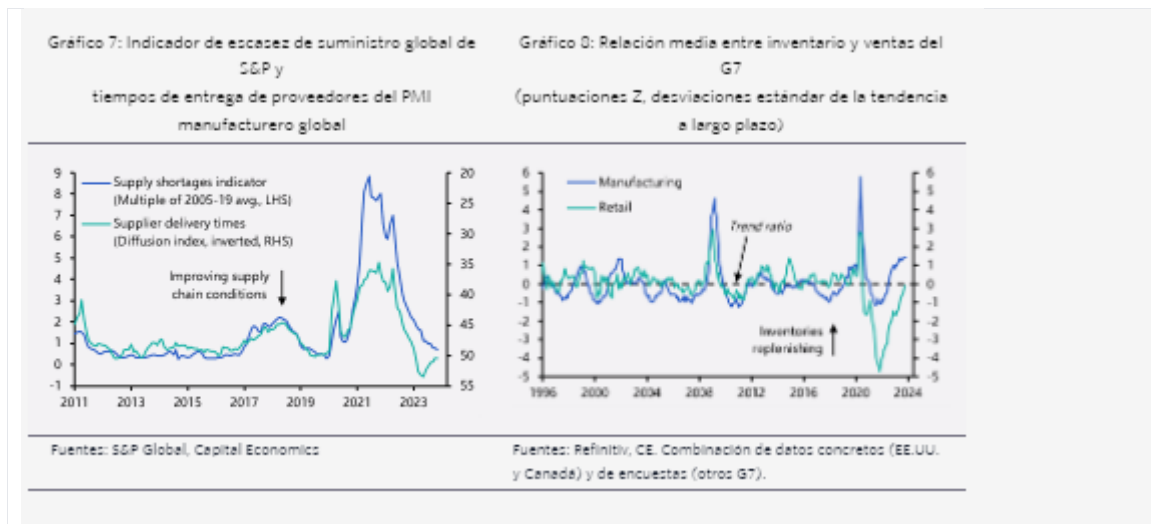
- Incluso si la interrupción dura más de lo que implican actualmente los futuros de envío, el exceso de capacidad de envío debería limitar hasta qué punto aumentan los costos. En 2023 se han recibido pedidos masivos de nuevos portacontenedores durante la pandemia y se prevé que las entregas programadas aumenten aún más en 2024 ([consulte](#)

[el gráfico 5](#)). Una vez descontadas las demoliciones, se espera que la flota mundial crezca un 7% en 2024, habiendo creció un 9,3% en 2023, en comparación con un crecimiento promedio de solo el 3,6% en el período 2016-22. Los fundamentos de una oferta más sólida y una demanda más débil que socavaron el poder de fijación de precios de las empresas navieras en 2022 todavía están presentes de cara a 2024. Dado que los márgenes de beneficio de las empresas navieras siguen oscilando entre el 20% y el 30% a nivel mundial, en comparación con márgenes del 0% al 10% en las dos décadas anteriores. Hasta la pandemia, todavía hay un amplio margen para que la competencia comprima los márgenes.

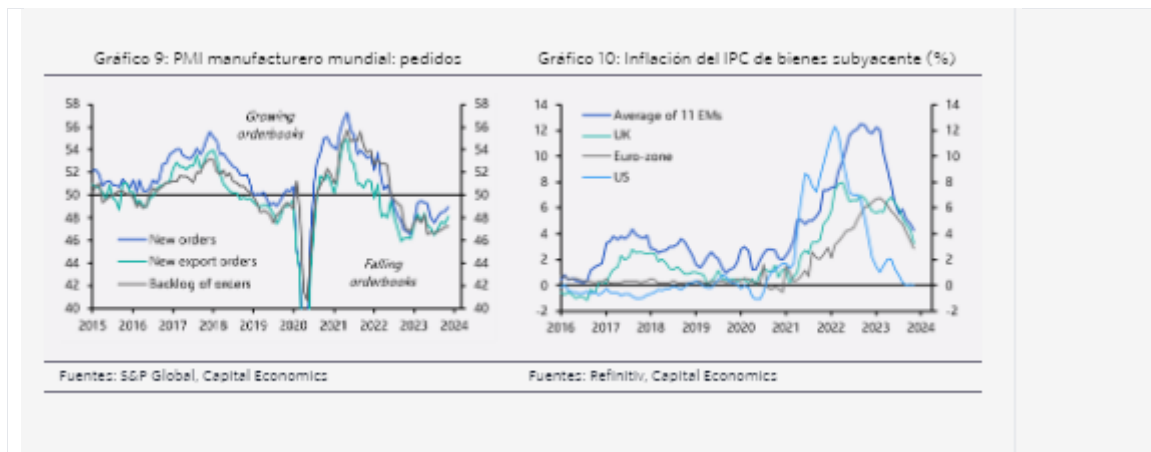
- No sólo probablemente no se dan las condiciones para que los costos de envío aumenten lo suficiente como para afectar la inflación, sino que, si así fuera, es dudoso que las condiciones sean las adecuadas para que tales aumentos de costos se trasladen a los consumidores finales. Por un lado, **las cadenas de suministro y las redes logísticas globales se encuentran en una posición sólida para hacer frente a las presiones que pueden surgir del desvío de envíos**. En los últimos dos años, la congestión portuaria ha vuelto a los niveles previos a la pandemia ([ver Gráfico 6](#)), lo que significa que los puertos tendrán pocos problemas para hacer frente a las demandas de tiempos de entrega más rápidos para enviar rápidamente las mercancías retrasadas.



- **Además, las empresas están inundadas de materias primas y repuestos.** Los informes sobre escasez de productos por parte de fabricantes a nivel mundial son menos frecuentes hoy que antes de la pandemia. Y una mayoría neta de empresas informa que los plazos de entrega de los proveedores se han acortado a lo largo de 2023 ([ver gráfico 7](#)). Los niveles de existencias de los fabricantes son históricamente altos en relación con las ventas, y los inventarios de los minoristas también se han recuperado. ([Ver Cuadro 8.](#))



- **Además de las condiciones favorables de la oferta, el entorno de demanda de bienes sigue siendo débil.** Esto es particularmente cierto en Europa, donde el Mar Rojo es una ruta comercial clave con Asia. Según los PMI manufactureros, los nuevos pedidos mundiales –especialmente los pedidos de exportación– se han estado contrayendo durante dos años, lo que ha permitido a las empresas resolver sus retrasos. (Ver Gráfico 9.) Incluso si los PMI no se toman literalmente, no se puede eludir que la demanda de bienes parece ser débil según los estándares anteriores, lo que significa que las empresas tendrían dificultades para trasladar los costos a los consumidores (si los costos de los insumos realmente aumentaran). , a pesar de todos los factores discutidos anteriormente).
- **Incluso cuando hubo un enorme aumento en los costos de envío en un momento en que las empresas tenían poder de fijación de precios para trasladarlos a los consumidores en 2021, estimamos que el impacto general fue impulsar la inflación general global en solo 0,3 puntos porcentuales durante 2021-22. Incluso teniendo en cuenta los efectos en cadena de la exacerbación de la escasez en los precios, la lección fue que se necesitan perturbaciones extremas del transporte marítimo para mover la aguja de la inflación mundial.**
- Cuando el **Ever Given** quedó atascado en el Canal de Suez en marzo de 2021 (sí, ¡eso fue hace casi tres años!), el contexto global era de demanda en auge, atascos logísticos y escasez emergente. Entonces, **como argumentamos en ese momento** , si hubiera tomado mucho más tiempo que los pocos días necesarios para liberar el buque que transportaba 20.000 contenedores, se daban las condiciones para que esa interrupción contribuyera a la escasez de bienes y posiblemente incluso a la inflación. Es mucho más difícil argumentar que esas condiciones se dan hoy.
- **El resultado es que, si bien el impacto de la perturbación actual dependerá, por supuesto, de su escala y duración definitivas, dudamos que altere fundamentalmente el patrón más amplio de caída de la inflación subyacente – particularmente de bienes– en 2024 (ver gráfico 10) . los inversores están buscando algo que frustre la desinflación global y, por ende, los recortes de las tasas de interés, probablemente no sea esto.**



**Simon MacAdam** , economista global sénior,  
[simon.macadam@capitaleconomics.com](mailto:simon.macadam@capitaleconomics.com)

[https://www.capitaleconomics.com/publications/global-economics-update/shipping-disruption-unlikely-alter-inflation-course?utm\\_source=Sailthru&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Regular%20Report-9c76dde4-1a24-478c-af9d-c4f78931d80a&utm\\_term=Regular%20Report-9c76dde4-1a24-478c-af9d-c4f78931d80a](https://www.capitaleconomics.com/publications/global-economics-update/shipping-disruption-unlikely-alter-inflation-course?utm_source=Sailthru&utm_medium=email&utm_campaign=Regular%20Report-9c76dde4-1a24-478c-af9d-c4f78931d80a&utm_term=Regular%20Report-9c76dde4-1a24-478c-af9d-c4f78931d80a)