

Tarifas de fletes marítimos se disparan, alcanzando niveles de 2021 y poniendo más presión a los precios de los bienes

Economistas advierten sobre las presiones inflacionarias que genera el incremento de los precios de transporte.

MAXIMILIANO VILLENA

El alza en la demanda de transporte, así como las desviaciones de las tradicionales rutas debido a conflictos geopolíticos, está impulsado a precios récord para este 2024 los precios de los fletes marítimos, empujando a la acción de Vapores, pero también afectado el costo de importación de productos.

Así lo mencionó ayer el presidente ejecutivo de Hapag-Lloyd, Rolf Habben Jansen, quien en una conferencia con la prensa en Alemania, apuntó a que los ataques a buques por parte de militantes hutíes con base en Yemen han llevado a las empresas navieras a evitar el Mar Rojo que conecta con el Canal de Suez y en su lugar utilizar una ruta más larga alrededor del sur de África, una situación cuyo final era difícil de predecir, consignó Reuters.

En esa línea, apuntó a dos factores que están elevando los precios de los fletes marítimos. Por una parte, la demanda global de espacio para contenedores podría crecer entre un 3% y un 4% interanual en 2024, cifra que en su opinión incluso podría ser superior a ese rango, citando la alta demanda transpacífica a medida que los consumidores se están reabasteciendo.

Y a ello, se suma que la tendencia de la demanda, combinada con los desvíos del Mar Rojo y la congestión portuaria en Asia, han contrarrestado lo que podría haberse convertido en un inminente panorama de exceso de oferta en la flota mundial este año, dijo. Así, los desvíos están inmovilizando entre el 5% y el 9% de la capacidad mundial de los buques.

Según la agencia de noticias, el índice de contenedores al contado de la plataforma de envío Freightos, que rastrea el precio promedio de contenedores de 40 pies en 12 rutas comerciales principales, ha aumentado un 40% en las últimas seis semanas a US\$5.068.

Esto implica que los precios actuales son los mayores desde los registrados en mayo de 2021, período en el que los problemas generados por la pandemia del Covid-19 impactaron fuertemente la cadena de suministro global, llevando las tarifas a niveles récord por sobre los US\$10.000.

EFFECTO EN LA INFLACIÓN

Hermann González, economista de Clapes UC, indica que esto está ocurriendo a nivel global y que "las explicaciones que los explican son los actuales conflictos, que están llevando a las empresas a tomar precauciones y



adelantar pedidos, por tanto hay una demanda por asegurar suministros, que es consecuencia de este mundo con mayores riesgos geopolíticos. Sin haber un nuevo conflicto en el mundo, la incertidumbre de riesgos geopolíticos está impulsando la demanda".

Esto es preocupante, asegura, porque genera "una presión inflacionaria adicional, en un contexto donde los bancos centrales han tenido dificultades para bajar la inflación. Se ha reducido desde los máximos pero queda la última milla, bajarla hacia las metas, y eso está costando. Este aumento de costos de transporte encarece el precio de los productos importados en el caso de Chile".

"El impacto de esta alza no es lineal, sino que tiene que ver con el estado de la economía y márgenes de las empresas. La pregunta es cuánto de este incremento se traspasará al consumidor final, y eso dependerá de las condiciones económicas, y si las empresas en algunos casos pueden absorberlo reduciendo márgenes, o deben traspasarlo", dice el economista.

En esa línea, Sergio Lehmann, economista jefe de BCI, señala que "se advierte un incremento relevante en el costo de flete marítimo, ante las dificultades que se han visto para transitar por el Mar Rojo y canal de Suez por las acciones terroristas de los hutíes. Eso ha elevado el promedio global de tarifas, aunque en el margen se reconoce algún retroceso. Veo un traspaso acotado de este factor a precios de bienes importados, atendiendo al hecho de que es una cuestión más bien transitoria".

LA TORMENTA PERFECTA

Guillermo Araya, gerente de estudio de Rentat4, una de las pocas intermediarias que sigue a Vapores, sostiene que "a principios de

año se estimaba que la flota estaba creciendo a una tasa de 10%. Por lo tanto, si los números anteriores se verifican - demanda de entre 5-9% -, en vez de haber un superávit de flota en 2024, se estaría produciendo un déficit de flota".

"Lo anterior se está traduciendo en un alza sostenida de los fletes desde que comenzaron los ataques de los Hutíes a los barcos que pasaban por el Mar Rojo, como represalia por los ataques de Israel a Hamas. El punto está en evaluar hasta cuando podría estar cerrada la pasada por el Mar Rojo, ya que, a pesar que se pueda producir un eventual acuerdo de paz entre Israel-Hamas, habría que saber cuánto tiempo demoraría en normalizarse el tráfico para saber si ya definitivamente no se cuenta con esa ruta durante todo el año 2024, agrega Araya.

Klaus Kaempfe, director de *portfolio solutions* en Credicorp Capital, agrega otros factores que han ocurrido en el último período: razones climáticas que ocasionaron, por ejemplo, "restricciones en el Canal de Panamá, el tema de las tormentas tropicales que tuvimos entre abril y junio, y ahora el inicio de temporada de huracanes. Por el lado de conflictos geopolíticos, los controles de China para el paso de cargueros por la región circundante de Taiwán (que implica cambios en los recorridos por unos más largos), el conflicto de Israel que afecta el estrecho de Ormuz. Ha habido otros eventos como el cierre del puerto de Baltimore por el accidente ocurrido con un carguero".

Pero si para la inflación el incremento de tarifas es un problema, en el caso de Vapores - que posee un 30% en Hapag-Lloyd, la quinta mayor naviera del mundo -, es un impulso: la acción salta 73,86% en lo que va de 2024. ●