

CÓMO VA EL 2021

Oscar Ugarteche¹

La noticia de mediados de año es que la inflación mundial está subiendo aceleradamente en un año de tasas de crecimiento dispares, mayores a las estimadas en EUA y la Unión Europea (UE), y menores para el resto, salvo para las economías asiáticas que continuaron creciendo en el 2020. La interrogante es por qué se está discutiendo la inflación cuando los índices de precios al consumidor en EUA y la UE están estables, y qué efectos tienen esas discusiones sobre las tasas de interés internacionales.

Cuellos de botella de suministros e inflación

El 2021 se inició con proyecciones económicas muy positivas para Occidente, Oriente nunca experimentó contracciones en el año 2020. El FMI proyectó una recuperación para EUA a una tasa de 6.4%, reajustada a 6.7% en junio por la Oficina de Presupuesto (OMB); y para la Zona Euro de 3.9% ajustado a 4.3% por la UE. América Latina debería de crecer por 3.7% como resultado derivado de aquello.

Sin embargo, lo que se comenzó a observar en julio del 2020 fue que el tráfico de contenedores en el mundo se disparó, quizás reflejo de una dinamización más acelerada del crecimiento del G7. Lo que parecía un disparo relacionado a especulación física de materias primas resultó ser el producto del auge de la demanda de EUA, quien saltó de importar \$170,000 millones de dólares en junio del 2020 a \$239,000 millones de dólares a junio del 2021, un incremento de 40% anual.

Este brinco en las importaciones estadounidenses de origen chino produjo un auge en la demanda de transporte marítimo y, con él, la demanda de contenedores y de derechos de uso de puerto. Según el Freightos Baltic Index (FBX), el Global Container Freight Index para la ruta del Este de China al Oeste de EUA, subió de 2,000 a 6,000 dólares entre junio del 2020 y 2021. Esta triplicación del costo por contenedor se ve reflejado en el costo del transporte total. Adicionalmente hay cuellos de botella con los puertos de embarque en China.

Según el semanario de Freightos Baltic Index Update, los precios entre Asia y la costa Oeste de EUA (FBX01 diario) aumentó 178% que en la misma época del año pasado. Los precios entre Asia y la Costa Este de EUA (FBX03 Daily) son un 215% más altos ahora que las tarifas hace doce meses. De otra parte, el puerto de Yantian comienza el ordenamiento de los buques y contenedores atascados,

¹ Investigador titular "C", IIEc-UNAM, Conacyt SNI III, Coordinador del proyecto obela.org

mientras los transportistas se enfrentan a la creciente congestión en los principales puertos europeos de Hamburgo y Rotterdam. Los funcionarios portuarios señalan que los retrasos e imprevistos en los horarios de llegada son la causa de la congestión, lo que constituye otra señal de la interconexión del transporte marítimo: los retrasos en otros lugares por otras causas -como el de Suez y ahora el de Yantian- desbaratan las operaciones en otros puertos, lo que provoca nuevos retrasos e interrupciones, como ha sucedido en el último año.

Al no haber capacidad adicional para solucionar el problema, los retrasos atan la oferta y siguen presionando las tarifas. Los importadores y exportadores siguen pagando primas, ahora imprescindibles asegurarse un espacio en algunas rutas. Incluso los cargadores empresariales con nuevos contratos marítimos a largo plazo -firmados a menudo al doble de las tarifas del año pasado- no pueden mover todos sus contenedores sin pagar más.

Sequía e inflación

Dentro del concepto de entrega justo a tiempo en las cadenas globales de valor hay ahora un problema de sequías. El Oeste de EUA tienen sequías entre moderadas y extremas, que afecta las cosechas de esa región del país. El vecino México, según la NASA experimentó una de las sequías más extendidas e intensas en décadas con el 85% del país se enfrentado a condiciones de sequía desde el 15 de abril de 2021. El alcalde de la Ciudad de México la calificó como la peor sequía en 30 años para la ciudad, que alberga a unos 9 millones de personas. Esta sequía impacta sobre los precios de los productos agrícolas que han visto un aumento en el primer semestre del 2021. Las reservas de agua están en 25% de su nivel normal lo que impacta sobre regadíos.

La sequía también afecta a Brasil y Argentina, grandes productores de soya lo que impacta sobre el precio de este producto alimenticio que sirve de forraje animal. La soya es la principal fuente de proteína vegetal y un componente importante de los alimentos balanceados que se usan para la nutrición animal en el mundo.

Bancos Centrales e Inflación

Para contrarrestar las inflaciones producidas por estas causas, los bancos centrales se aprestan a hacer reajustes de tasas de interés, actualmente situadas en los niveles más bajos reales de las últimas décadas. La Reserva Federal adelantó el plazo de la próxima subida de tipos de interés ante el incremento del índice al consumidor de EUA a 2.4% para el año 2021 en su conjunto. Entre mayo del 2020 y mayo del 2021 ha subido 5%. El banco central dejó por unanimidad su tipo de interés de

referencia a corto plazo anclado cerca de cero aunque con rumores que al 2023 subirán. En la UE la inflación ronda el 1.9% y no hay ninguna señal que el BCE suba las tasas de interés.

De otro lado, en México, con inflación de 5.89%, BANXICO subió la tasa 0.25% y anticipa seguir subiendo mientras la inflación no de baje de 5%. Brasil, con una inflación media de 6.13%, subió la tasa de interés básica. Colombia tiene una inflación de 3.3% aunque el índice de precios de alimentos y bebidas aumento 9.5%. Ni el Perú ni Chile observan alzas en el IPC fuera de lo normal y los bancos centrales no han movido sus tasas.