

Comentario Económico del Día

Noviembre 25 de 2022

 **Bancolombia**

 **ANIF** Centro de
Estudios
Económicos

Nº 11

Informe ANIF de la economía global

Edición especial: la crisis de los contenedores

Desde la pandemia la economía mundial se ha enfrentado a un sinnúmero de desafíos. Las distintas medidas implementadas por los gobiernos para controlar la propagación del virus han implicado fuertes disrupciones a la oferta de bienes y servicios. Mientras que en una economía cerrada esos choques se mantendrían en una escala local, en la economía globalizada de la que hacemos parte hoy en día los golpes se propagan como una cadena de dominós al caer.

El comercio internacional, en particular el comercio contenerizado, es uno de los termómetros que miden los choques económicos globales. Naturalmente, durante la pandemia el comercio sufrió duros reveses que llevaron al encarecimiento del intercambio internacional de bienes en el episodio que se conoce como la crisis de los contenedores. Entre 2020 y 2021 el costo de transporte de un contenedor de 40 pies pasó de US\$2.500 a US\$10.400, un nivel nunca antes visto. Lógicamente, el mayor costo en el prin-

cipal medio de transporte de bienes se tradujo a un incremento generalizado en los precios a nivel mundial, siendo este uno de los principales impulsores del fenómeno inflacionario reciente. Sin embargo, durante los últimos meses el costo de mover un contenedor parece haberse normalizado, alcanzando la semana pasada niveles cercanos a los US\$2.600. ¿Llegó a su fin la crisis de contenedores? En esta nueva edición de nuestro *Informe ANIF de la economía global* respondemos esa interrogante y analizamos las implicaciones de un comercio internacional normalizado para la economía mundial.

¿Cómo llegamos aquí?

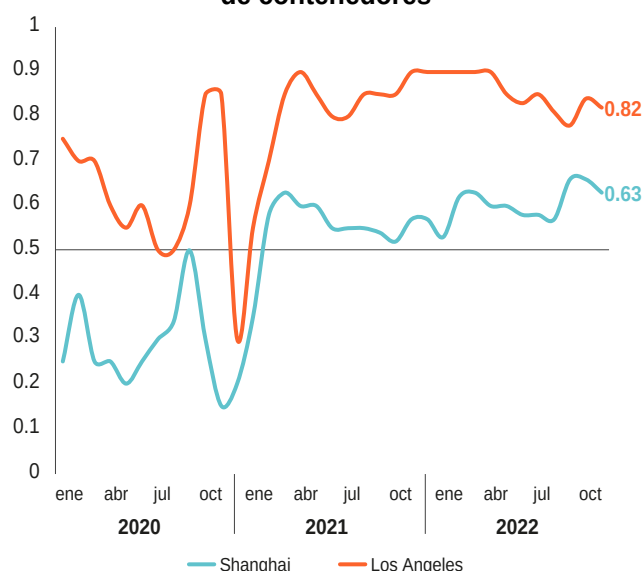
Los contenedores son el principal instrumento utilizado en el transporte de bienes a nivel mundial. Su disponibilidad determina, en gran medida, el estado del comercio marítimo. Sin embargo, durante la pandemia el comercio se enfrentó a situaciones adversas

que afectaron el flujo natural de estos. En primer lugar, fábricas alrededor del mundo se vieron forzadas a suspender sus operaciones ante las restricciones a la movilidad. Ante ceses de producción las cadenas de envíos se detuvieron, buques que quedaron atracados en puertos debido a la falta de mercancía para llenar sus contenedores. De la misma manera, la eficiencia de los puertos disminuyó debido a brotes del virus. Por tanto, se redujo la oferta de bienes al mismo tiempo de que los bienes disponibles tomaban más tiempo de envío. Lo anterior llevó a una reducción del movimiento de navíos, que en búsqueda de reducir costos priorizaban el manejo de contenedores llenos. Sin embargo, el transporte de contenedores vacíos es igual de importante para el comercio internacional que el envío de mercancías. Mientras que los buques transitan a la costa Oeste de Estados Unidos con mercancía proveniente de Asia, estos se devuelven con contenedores vacíos para volver a traer mercancía.

El Índice de disponibilidad de contenedores compara el número de contenedores que entra y sale de un puerto y marca exactamente la dinámica descrita anteriormente (ver Gráfico 1). La disminución en el tránsito de barcos se ve reflejada en la disponibilidad de contenedores en Shanghái y Los Ángeles, dos de los puertos claves en el comercio mundial. Durante el segundo y tercer trimestre de 2020 el índice mantuvo una brecha importante para ambos puertos, ubicándose en 0.15 para el caso de Shanghái y 0.85 para Los Ángeles en noviembre de 2020. Mientras que en Los Ángeles había un exceso de oferta de contenedores, en Shanghái el desabastecimiento se tradujo en mayores trabas al envío de insumos y bienes industriales.

Además de los contratiempos antes descritos, el mercado de contenedores tiene ciertas características que lo hacen más vulnerable a este tipo de crisis. En particular, el 82% de la producción recae sobre tres empresas chinas: CMC, Dong Fang & CXIC. Durante el primer trimestre de 2021 se produjeron cerca de 1.380.950 TEUs, de los cuales CIMC produjo 580

Gráfico 1. Índice de disponibilidad de contenedores



Fuente: elaboración ANIF con base en Container-XChange.

mil, correspondiente al 42% del total. Por otro lado, la producción de Dong Fang alcanzó los 358 mil (26%) y la de CXIC los 200 mil (14%). Las fábricas de esas compañías, que están ubicadas en China, estuvieron sujetas a las múltiples restricciones en el país. De igual manera, el precio de su principal insumo, el acero, escaló exponencialmente, pasando de un precio de US\$587 por tonelada a principios de 2020 a romper la barrera de los US\$1.900 en septiembre de 2021.

Fletes volátiles

La ruptura de la dinámica pre-pandemia del comercio internacional llevó a cuellos de botella en el transporte de bienes. Con puertos y fábricas a media marcha, contenedores en el lugar equivocado y menos buques movilizándose, el costo de comercio

internacional incrementó en 2020. Sin embargo, fue en 2021 cuando el precio de los fletes llegó a niveles estrepitosos. Recordemos que el año pasado China emprendió en una de las campañas Cero-COVID más agresivas en el mundo para contener el virus. En el marco de esas políticas, dos de los puertos más importantes del gigante asiático sufrieron cierres. El Puerto de Yantian, terminal de la ciudad de Shenzhen, cerró parcialmente entre el 21 de mayo y el 24 de junio. De la misma manera, una terminal importante del Puerto Ningbo-Zhoushan, que sirve a la ciudad de Shanghái y constituye el puerto más ocupado del mundo, cerró por dos semanas en agosto luego de que uno de sus trabajadores fuera contagiado del virus. Además, es pertinente recordar la obstrucción del Canal de Suez ante el encallamiento del portacontenedores Ever Given en marzo del mismo año.

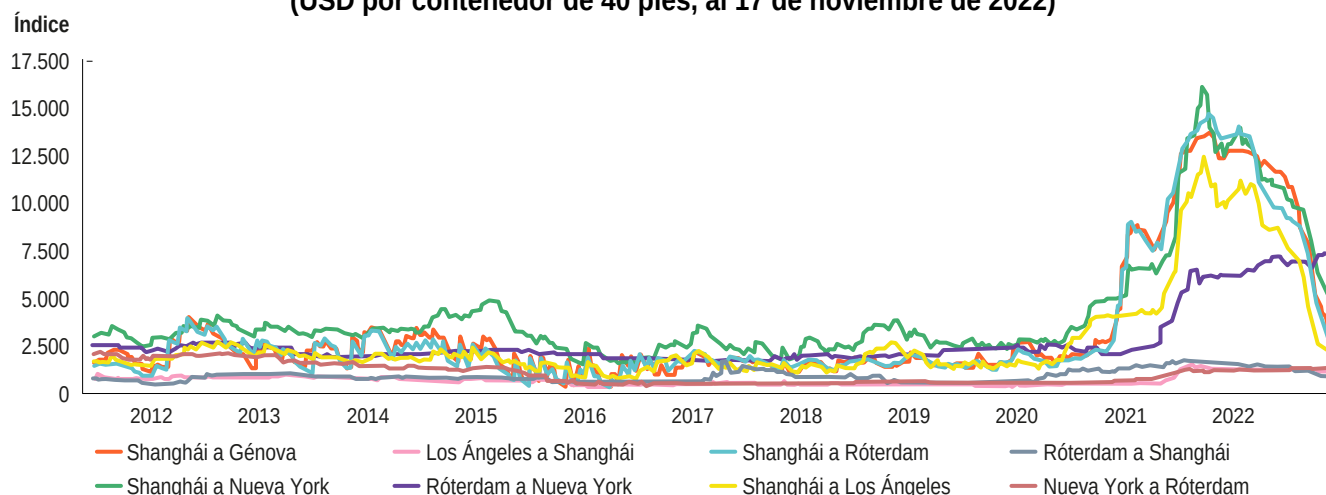
Las disrupciones adicionales al comercio marítimo se dieron en el marco de la reactivación económica

Gráfico 2. Índice compuesto de contenedores – Drewry (USD por contenedor de 40 pies, al 17 de noviembre de 2022)



Fuente: elaboración ANIF con base en Drewry.

Gráfico 3. Índice compuesto de contenedores – Rutas claves (USD por contenedor de 40 pies, al 17 de noviembre de 2022)



Fuente: elaboración ANIF con base en Drewry.

a nivel mundial. Mientras que la demanda de bienes se recuperaba a partir del cese a las restricciones, el sector logístico se enfrentaba a los contratiempos descritos que afectaron su capacidad de respuesta. De esta manera, el costo de los fletes llegó a niveles nunca antes vistos. El Índice de contenedores de Drewry, que está compuesto por el costo de fletes de las rutas más transitadas a nivel mundial, alcanzó un nivel cercano a los US\$10.400 (ver Gráfico 2). En ningún punto durante la última década ese precio había superado los US\$3.000. Las rutas más afectadas fueron precisamente las provenientes de China (ver Gráfico 3). El costo del flete a Nueva York superó los US\$16 mil, mientras que los trayectos a Rotterdam y Los Ángeles alcanzaron los US\$14.800 y US\$11.500, respectivamente.

¿Señales de recuperación?

Ahora bien, la dinámica alcista que caracterizó el costo de los fletes durante 2021 parece haberse revertido en el año en curso. En efecto, después de alcanzar un valor máximo de US\$10.360 en septiembre del año pasado, el Índice Compuesto de Drwery muestra que hoy el valor del flete ronda los US\$3.800. Los movimientos significan una reducción del 65% en el costo del transporte marítimo. ¿Qué ha permitido esa recuperación?

Así como las dinámicas de la demanda y oferta determinaron el costo de los fletes el año pasado, durante este año correcciones de ambos lados han contribuido a normalizar el precio. En primer lugar, la oferta de contenedores se normalizó. Durante gran parte de 2021 y lo corrido de 2022 la disponibilidad de contenedores, tanto en el puerto de Shanghái como en el de Los Ángeles, se ha mantenido por encima de 0.5, indicando que más contenedores entran a sus terminales de los que salen. Lo anterior ha sido posible por el mayor movimiento de buques y la mayor

producción de contenedores ante la normalización de algunas restricciones.

En segundo lugar, y quizás más fundamental, está la dinámica de la demanda mundial. El fantasma de una recesión mundial se avecina ante la normalización monetaria de los principales bancos centrales del mundo, los riesgos geopolíticos de la guerra en Ucrania, entre otros factores. Lo anterior ya se siente en algunas economías, que parecen ya haber entrado en recesión y se ve reflejado en la demanda de bienes, medida por la carga entrante a cada una de las regiones (ver Gráfico 4).

Como se ve en el gráfico, el crecimiento de la demanda en 2021 fue bastante marcado en casi todas las regiones. Sin embargo, durante los dos primeros trimestres de este año la demanda se contrajo en Europa (-7.3%), África subsahariana (-3.3%) y Australia & Oceanía (-12.5%). En el este asiático (0.8%) la demanda aún crece, pero lo hace a un ritmo mucho menor que hace un año. Lo mismo ocurre con Norteamérica, donde luego de crecimientos del orden de 35% hace un año la demanda tan solo se expandió en 1% durante el segundo trimestre del año. Latinoamérica parece haber rebotado de una contracción del 7% en el primer trimestre con una leve expansión de 2.7% durante el segundo trimestre, pero nuevamente los registros son menores que los de hace un año. La menor demanda, aunada a la mayor oferta, ha permitido mejorar el desempeño de envíos de contenedores (ver Gráfico 5).

Mientras que la confiabilidad de horarios alcanzó un punto mínimo de 30.4% en febrero de este año, hoy el indicador se ubica en 45.5%. Si bien la cifra aún es mucho menor que el registro promedio de 2019 (78%), se observa una tendencia al alza en lo corrido de este año. Lo mismo ocurre con el retraso promedio de los buques que no cumplen con su horario estipulado. Pre-pandemia el retraso promedio era de 4 días, pero durante 2021 el indicador subió para al-

Gráfico 4. Demanda - Carga entrante



Fuente: elaboración ANIF con base en BIMCO.

Gráfico 5. Desempeño de envíos de contenedores



Fuente: elaboración ANIF con base en Sea-Intelligence.

canzar un registro máximo de 7.9 días en enero de este año. Nuevamente, 2022 ha sido testigo de una mejora en esa métrica, que hoy es de 5.8 días.

La factura de la crisis

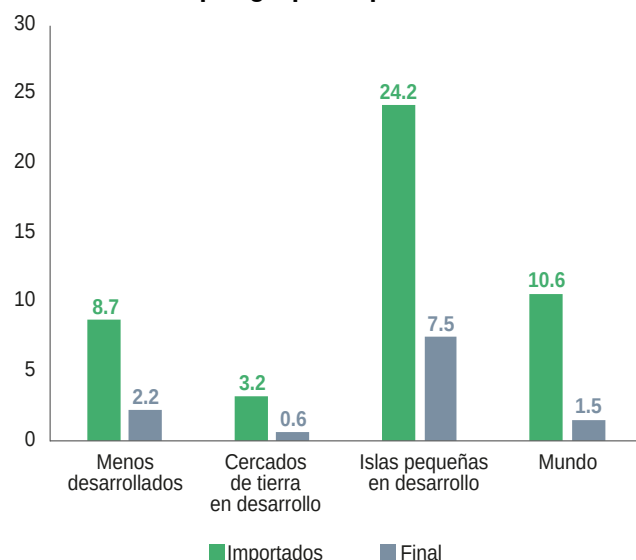
Ya sea por una recesión mundial o por el retorno del mercado de contenedores a un punto de equilibrio, parece que lo peor de la crisis ya pasó. Sin embargo, la situación no pasó desapercibida por la economía mundial, dejando una factura importante en términos de precios. El fenómeno inflacionario mundial reciente es, en parte, una traducción de los mayores costos de transporte marítimo en bienes finales. Recordemos que cerca del 90% de los bienes comerciados se transportan por barco, por lo que incrementos en el precio de los fletes marítimos se ven reflejados en mayores costos para el consumidor. En efecto, la crisis de los contene-

dores se ha traducido en mayores precios de los bienes importados y por consiguiente mayor inflación. En el Gráfico 6 se observan los resultados de un ejercicio desarrollado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés)¹, que cuantifica el efecto de los fletes sobre la inflación para distintos grupos de países.

Se estima que el incremento en el costo de los fletes en 2021 significó un alza superior al 10% en el precio de los bienes importados que se tradujo en un incremento en la inflación final de 1.5%. Sin embargo, no todos los países se han visto igual de afectados. Por ejemplo, las islas pequeñas en desarrollo, que son países que importan una gran cantidad de

bienes por buques debido a sus características geográficas, han visto un incremento en el precio de los importados de 24.2% y una subida en la inflación de 7.5%. En los países menos desarrollados, que no son islas, el incremento ha sido menor en el precio de los importados (8.7%), pero no deja de ser relevante para la inflación (2.2%). El caso de los países cercados de tierra – aquellos que no tienen acceso al mar – el efecto ha sido aún más bajo sobre los importados (3.2%) para un incremento generalizado en los precios de 0.6%. A medida que cedan los precios de los fletes las presiones inflacionarias por ese frente irán desvaneciéndose, pero la UNCTAD plantea que el efecto sobre los precios tiene cierto rezago, indicando que tomará tiempo para que los menores fletes se canalicen a precios más bajos para los consumidores.

Gráfico 6. Inflación derivada de fletes por grupo de países



Fuente: elaboración ANIF con base en UNCTAD.

Conclusiones

La crisis de los contenedores parece estar aproximándose a su fin. El año pasado vimos los efectos de las disrupciones a la oferta y una demanda creciente a partir de la reactivación económica, que llevó al crecimiento exponencial del costo de los fletes. Este año estamos viendo el fenómeno contrario, pues la recesión mundial ha llevado a una menor demanda y la oferta de contenedores parece haberse normalizado. De hecho, hoy hay una sobreoferta de contenedores, compañías que ofrecen bodegas de contenedores han reportado recientemente que sus depósitos están llenos y han tenido que rechazar clientes que buscan resguardar sus contenedores vacíos ante la falta de demanda. El problema no solo ha estado presente en los depósitos, sino también en los puertos. Por ejemplo, el puerto de Houston ha establecido una multa para las empresas que dejen sus contenedores vacíos por más de siete días en sus instalaciones.

¹ UNCTAD (2021). Review of Maritime Transport 2021. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf

Si bien la normalización de la crisis es una buena noticia, no son positivas las señales que envía sobre el estado actual de la economía mundial. Los comerciantes a nivel mundial son cautelosos sobre la mercancía que tienen a la mano ante los distintos riesgos que enfrenta la economía global, por lo que las órdenes de envíos han disminuido y un número

creciente de rutas marítimas han empezado a cancelarse. Lo anterior es realmente atípico para esta temporada del año, en la que las festividades suelen estimular tanto el comercio como el transporte marítimo. A medida que los fantasmas de recesión sigan asechando a la economía mundial, los costos de los fletes seguirán disminuyendo.

Equipo de Investigaciones de ANIF

Presidente de ANIF
Mauricio Santa María S.

Vicepresidente de ANIF
Anwar Rodríguez C.

Investigador Jefe de ANIF
Camila Ciurlo A.

Investigadores

José Antonio Hernández R.
Laura Llano C.
Norberto Rojas D.
Erika Schutt P.
Daniel Franco L.

Fabián Suárez N.
Samuel Malkún M.
Alejandro Lobo C.
María Camila Carvajal P.

INDICADORES ECONÓMICOS

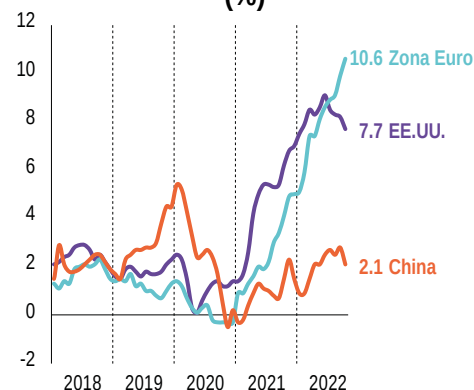
			ÚLTIMO PRECIO	Quincenal	Mensual	Trimestral	Anual
MERCADO BURSÁTIL							
1.	S&P 500	US\$	4.030	0.9	4.4	-4.0	-12.3
2.	Dow Jones Industrial Average	US\$	34.366	1.8	7.9	3.2	-1.5
3.	NASDAQ	US\$	11.244	-0.7	0.4	-11.0	-27.4
4.	NYSE	US\$	15.617	1.7	8.1	0.1	-6.1
5.	Stoxx Europe 600	EU€	441	2.0	8.1	1.7	-8.5
6.	FTSE 100	GB£	7.487	2.3	6.7	0.1	2.4
7.	DAX	EU€	14.541	2.2	11.4	9.6	-8.6
8.	CAC40	EU€	6.712	1.8	7.4	5.2	-5.1
9.	Nikkei 225	JP¥	28.283	3.0	3.8	-0.7	-4.1
10.	Shanghai	CH¥	3.102	0.5	4.2	-4.5	-13.5
11.	Hang Seng	HK\$	17.574	1.4	15.9	-12.0	-27.0
12.	Nifty 50	IN₹	18.513	0.9	4.9	5.7	5.6
13.	Bovespa	BR\$	109.315	-2.2	-4.6	-3.7	3.3
COMMODITIES (US\$)							
14.	Bloomberg Commodity Index		115	-1.2	2.3	-7.0	15.3
15.	WTI		77	-10.1	-9.3	-17.7	-1.1
16.	Brent		84	-9.5	-11.9	-16.5	19.5
17.	Oro		1.754	0.2	6.4	0.3	-2.1
CRIPTO (US\$)							
18.	Bitcoin		16.491	-3.2	-17.9	-23.7	-69.2
19.	Ethereum		1.189	-7.6	-18.6	-29.9	-70.5
FOREX							
20.	EUR/USD		1.04	2.1	5.3	4.4	-7.1
21.	GBP/USD		1.21	3.5	7.0	2.6	-9.1
22.	USD/JPY		139.03	-1.9	-6.6	1.4	20.8
23.	USD/CHF		0.95	-2.0	-5.4	-2.2	1.1
24.	USD/CNY		7.16	-0.3	-1.3	4.5	12.2
BONOS DEL TESORO DE EE.UU.							
25.	13 semanas		4.17	2.7	5.2	52.9	9.604.7
26.	5 años		3.90	-1.0	-8.4	23.5	233.4
27.	10 años		3.72	-2.5	-9.5	22.9	150.9
28.	30 años		3.77	-7.1	-11.6	16.5	106.2

Fuente: elaboración ANIF con base en WSJ & Yahoo Finance.

BANCO CENTRAL	ÚLTIMA DECISIÓN	TASA (%)	PRÓXIMA REUNIÓN
Reserva Federal de Estados Unidos	+75	3.75 - 4	14 de diciembre
Banco Central Europeo	+75	2	15 de diciembre
Banco de Japón	=	-0.1	20 de diciembre
Banco Popular de China	=	3.65	19 de diciembre
Banco de Inglaterra	+75	3	15 de diciembre

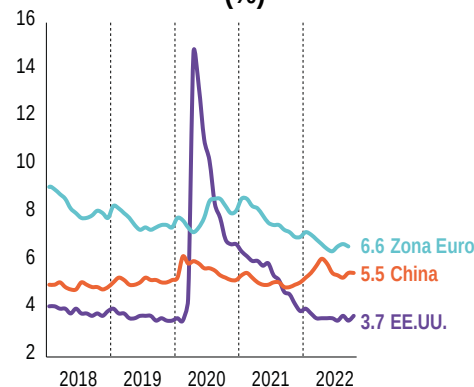
Fuente: elaboración ANIF con base en FED, ECB, BoJ, BoE y FXStreet.

Inflación anual (%)



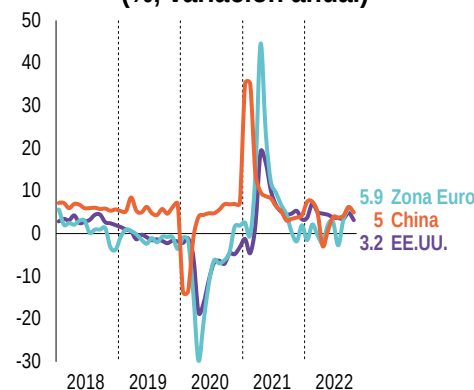
Fuente: elaboración ANIF con base en BLS, Eurostat y FRED St.Louis.

Tasa de Desempleo (%)



Fuente: elaboración ANIF con base en BLS, Eurostat y NBSC.

Índice de Producción Industrial (% variación anual)



Fuentes: elaboración ANIF con base en FRED St.Louis, Eurostat e Investing.