Impacto de la inflación en la importación de insumos del sector alimenticio

La pandemia originada por la propagación de la COVID-19 impactó en las actividades económicas a nivel global, afectando también las actividades logísticas, generando una crisis sin precedentes en la cadena de suministros a nivel mundial. Ello, debido a que la rápida propagación del virus redujo el número de trabajadores en los puertos y ocasionó la implementación de restricciones y/o controles para los camioneros y la tripulación de los barcos, provocando, de esta manera, congestión en los puertos y demoras en el embarque y desembarque de bienes. Ello, se suma al incremento de la demanda de productos importados por los programas de estímulo económico durante las cuarentenas.

Todo ello complicó el comercio internacional y derivó en el incremento del coste de transporte. A su vez, la elevación del costo del flete del transporte internacional tiene un impacto en el precio de los insumos, bienes intermedios y finales, los cuales afectan tanto a las empresas, sobre todo a las de menor tamaño, y estos costos adicionales son trasladados a los consumidores finales.

Una investigación del Fondo Monetario Internacional (FMI) [1] corroboró la correlación entre la “volatilidad” de los costes de transporte marítimo mundial y la inflación. Según los autores, luego de estudiar los datos de 143 países durante los últimos 30 años, cuando las tarifas de transporte se duplican, la inflación se incrementa en alrededor de 0,7 puntos porcentuales. Además, los efectos son bastantes persistentes,

alcanzando un máximo luego de un año y durando hasta 18 meses. Ello, conlleva a que la elevación de los costos del transporte marítimo en el año 2021 podría incrementar la inflación global en alrededor de 1,5 puntos porcentuales en el año 2022.

Asimismo, los resultados también mostraron que el incremento de los costes del transporte marítimo tiene efectos sobre los precios de los bienes de importación en un plazo de dos meses y repercute rápidamente en los precios de los productores, especialmente, en aquellos que dependen de insumos importados para la producción de bienes.

No obstante, el efecto sobre el precio que pagan los consumidores se acumula gradualmente, alcanzando el nivel máximo luego de 12 meses. Hay que destacar que el análisis del estudio mencionado fue anterior a la invasión de Rusia a Ucrania, pero no está aislado de ella, pues los hechos han mostrado que el conflicto exacerbó la inflación a nivel mundial.

Importación de alimentos en el Perú

La industria alimenticia peruana es, en gran medida, dependiente de insumos importados, por lo consiguiente el precio de dichos productos es susceptible a las complicaciones logísticas, a expectativas (tipo de cambio, precios internacionales, entre otros) y a problemas en algunas líneas de producción, consecuencia de las medidas sanitarias ejercidas por los países para controlar la expansión de la enfermedad. Aunque, también debemos reconocer, que en algunos casos se presentaron casos de reducción de producción en diversas líneas de productos por recortes en el personal en

las fábricas por reducción de los pedidos de los países importadores, entre otras causas.

En el sector alimentos, esta situación impulsó una continua elevación de los costos de los insumos, alza que, obviamente, fue trasladada a los precios de las exportaciones de dichos insumos, viéndose obligados los importadores a pagar mayores precios, no solo por el transporte de los mismos, sino también por los precios de estos.

Nuestro país, como se menciona líneas arriba, no es ajeno al comportamiento de los mercados, y así hemos podido observar, en los registros de las importaciones, cómo se han elevado paulatinamente los precios promedio de exportación hacia el Perú de ciertos insumos de la industria alimenticia nacional.

En ese sentido, el IDEXCAM viene elaborando un estudio (que será publicado próximamente en la página web de la CCL) en el cual se han seleccionado los ocho insumos importados que más variación han registrado en el periodo comprendido entre junio del año 2021 y mayo del presente año (ver cuadro a continuación).

Tabla N°1

VALOR FOB UNITARIO POR KILOGRAMO - JUNIO 2021 A MAYO 2022

Insumos	Valor FOB por Kg Junio 2021	Valor FOB por Kg Mayo 2022	Variación
Leche y nata en polvo con un cont. de grasa al 1,5% de su peso, con adición de azúcar	$ 2,78	$ 3,91	40,65%
Leche y nata en polvo con un cont. de grasa al 26% de su peso, sin adición de azúcar	$ 3,68	$ 3,89	5,71%
Grasa láctea Anhidra	$ 5,03	$ 6,75	34,19%
Maíz amarillo duro	$ 0,26	$ 0,33	26,92%
Arroz semiblanqueado o blanqueado	$ 0,63	$ 0,53	-15,87%
Malta	$ 0,53	$ 0,47	-11,32%
Aceite de soya en bruto	$ 1,21	$ 1,73	42,98%
Aceite de soya refinado	$ 2,18	$ 2,62	20,18%

Fuente: Sunat

Elaboración: IDEXCAM

En la mayor parte de los productos materia del presente estudio se ha podido determinar un incremento constante en cuanto a su valor FOB de exportación, con la excepción del arroz semiblanqueado o semiblanqueado y la malta, los cuales muestran, de acuerdo a los registros un descenso del 15,87% y 11,32%, respectivamente, en el periodo mencionado. En el resto de productos las variaciones oscilan entre un 5,71% y un 42,98%. Estos últimos son productos con valor agregado, que a su vez se han visto afectados por diversos factores, entre ellos las medidas sanitarias tomadas en los países de procedencia.

En cuanto al costo del transporte internacional, en el caso de estos ocho insumos, los incrementos en los valores del flete también han sido constantes (ver cuadro a continuación).

Tabla N°2

VALOR DEL FLETE POR KILOGRAMO - JUNIO 2021 A MAYO 2022

Insumos	Flete por Kg Junio 2021	Flete por Kg Mayo 2022	Variación
Leche y nata en polvo con un cont. de grasa al 1,5% de su peso, con adición de azúcar	0,1	0,17	70,00%
Leche y nata en polvo con un cont. de grasa al 26% de su peso, sin adición de azúcar	0,11	0,19	72,73%
Grasa láctea Anhidra	0,11	0,24	118,18%
Maíz amarillo duro	0,04	0,07	75,00%
Arroz semiblanqueado o blanqueado	0,06	0,15	150,00%
Malta	0,08	0,19	137,50%
Aceite de soya en bruto	0,05	0,06	20,00%
Aceite de soya refinado	0,18	0,22	22,22%

Fuente: Sunat

Elaboración: IDEXCAM

Así, observamos que la variación por kilogramo en el costo del flete internacional osciló entre el 20,22%, en el caso del aceite de soya refinado; hasta llegar a una variación del 150%, en el caso del arroz semiblanqueado o blanqueado.

Estos insumos corresponden tanto a la industria de alimentos procesados como lácteos, galletas, helados, como a la industria de bebidas alcohólicas, suplementos alimenticios, elaboración de aceites para consumo humano directo, alimentación de animales como el pollo y los cerdos, así como para la elaboración de snacks.

Como puede verse, el impacto de la elevación de los precios de estos insumos, al tratarse de industrias relacionadas a la alimentación de las personas, es importante y condiciona a las empresas a tomar decisiones como trasladar parte de estos incrementos a los precios de los productos finales elaborados con estos, la disminución de los contenidos de los empaques para no impactar mucho el precio, hasta, en algunos casos, la

reducción de las cantidades importadas, debido a que puede presentarse disminución en la demanda de estos entre los consumidores.

En este contexto, los productores finales, en aquellos casos en que exista producción nacional de estos insumos, deberían centrar su atención en ampliar sus adquisiciones locales, en la medida de lo posible, sin que esto implique que estos insumos locales no vayan a sufrir ajustes en sus precios, para lo cual deberán mejorar sus habilidades de negociación sin sacrificar la calidad de los productos.

[1] Yan Carriere-Swallow ; Pragyan Deb ; Davide Furceri ; Daniel Jimenez ; Jonathan David Ostry (2022). *Shipping Costs and Inflation*. https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2022/03/25/Shipping-Costs-and-Inflation-515144