

CÁMARA DE IMPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA



LA POLÍTICA DE COVID CERO, ACTUALIDAD Y NUEVAS TENSIONES GLOBALES EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS



La actual crisis tiene epicentro en Shanghái, que atraviesa un estricto confinamiento de su población desde fines de marzo, cuando Pekín decidió realizar un testeo masivo a toda la población (26 millones de personas) para evitar la propagación de la variante Ómicron, y tras haber detectado un “pico” de 35.000 casos positivos.

En principio, el aislamiento sería por zonas y durante catorce días. Pero la medida se extendió y ahora es por tiempo indefinido. A diferencia de la gran crisis de contenedores vivida en 2021, a partir del cierre del puerto de Yantian, en esta oportunidad China no cerró las terminales de Shanghái, el puerto más activo del mundo (mueve 47 millones de TEU, o contenedores de veinte pies; toda América Latina mueve 53 millones) y centro industrial y financiero de China (representa el 3,8% del PBI del país).

No obstante, los trabajadores no pueden movilizarse. Y esto afecta a toda la cadena de producción y transporte de Shanghái: las fábricas están cerradas y la producción paralizada. Si bien los depósitos de contenedores se mantienen operativos, las congestiones están a la orden del día luego de que por al menos tres semanas la red de casi 670 autopistas del área de influencia fue bloqueada por las autoridades para realizar testeos masivos.

Si bien China manifestó que las terminales y el aeropuerto de Pudong permanecieron siempre activos (con trabajadores literalmente durmiendo en las instalaciones), la carga se acumula en sus muelles y depósitos, con limitadas posibilidades de movilizarse al interior de Shanghái. En las últimas semanas, las restricciones parecieron comenzar a flexibilizarse. No obstante, desde el Gobierno central aseguran que la política de “Covid cero” se mantiene a rajatabla.

Esta situación provocó una reducción del 45% de la disponibilidad de chasis y camiones en Shanghái. En las dos primeras semanas de abril, el 90% del transporte terrestre estuvo parado. El transporte terrestre es también en China la principal fuente de vinculación entre fábricas, centros logísticos de producción, depósitos de contenedores, puertos y aeropuertos.

A todos los transportistas se les exige un test negativo para operar, con al menos 48 horas de vigencia. Pero las colas de camiones y las demoras provocan que se venzan los pases sanitarios y muchos decidan directamente no ingresar en Shanghái por temor a tener que hacer catorce días de cuarentena.

Ante esta situación, los contenedores que se movilizaban con mayor agilidad en la distribución terrestre por camión, comenzaron a ser cargados en barcas para abastecer a la población aislada de productos de primera necesidad a través del río Yangtzé.

Las imágenes satelitales que trascendieron muestran más de 500 buques a la espera de poder dejar carga o embarcar contenedores. Los barcos demoran en operar hasta dos días, cuando antes del aislamiento la actividad se realizaba en menos de doce horas.

La situación está lejos de mejorar. Las navieras comenzaron a declinar reserva de cargas con origen en Shanghái e incluso a cancelar escalas y reprogramar sus rutas comerciales, lo que exacerbará todavía más las demoras que se acumulan en la logística china desde hace por lo menos un mes.

Impacto global

Los principales afectados por esta situación son las economías más abiertas y de mayor comercio con China, principalmente las del norte de Europa y la costa oeste de los Estados Unidos.

Lo que se da por descontado que se repetirá es un impacto en los fletes marítimos y en la capacidad de transporte para las economías satelitales o que están fuera de los principales circuitos comerciales, como la Argentina.

La mínima oferta logística tanto aérea como marítima que se mantenga disponible atenderá primero la demanda más activa, de más volumen y que más paga por los fletes. El resto, sufrirá la falta de bodega, sobre todo cuando la situación se normalice.

Precisamente, un levantamiento total del confinamiento en Shanghái repetirá lo vivido en el primer semestre de 2021: un rápido regreso a la producción y exportación, y una disparada en la demanda de servicios logísticos por parte de China.

No obstante, nadie descarta que Pekín también aplique confinamientos similares al de Shanghái a otros centros comerciales de China, como Ningbo o Shenzhen. De hecho, China decidió días atrás someter también a Guangzhou (el quinto puerto más activo del mundo) y a Zhengzhou a tests masivos y a restricciones en el transporte tanto de personas como de cargas.

De acuerdo con el índice de fletes que elabora Freightos, mover un contenedor de cuarenta pies desde China al puerto de Los Ángeles costaba en la última semana de abril unos 15.552 dólares, un 162% más que en la misma semana de 2021.

El flete a Nueva York cuesta 17.148 dólares (un 176% más) y a puertos como Rotterdam 10.836 dólares (un 40% más).

FBX Lane	Global	Asia- US West Coast	Asia- US East Coast	Asia- North Europe	North Europe- US East Coast
This Week	\$8,963	\$15,552	\$17,148	\$10,836	\$6,972
Last Week	-2%	0%	0%	-7%	-15%
Last Year*	105%	162%	176%	40%	103%
*Compared to the corresponding week in 2021					

Los fletes al resto de los mercados se comportan de manera lineal: un barco más caro en las rutas más activas quita barcos de las rutas menos competitivas o de menor volumen, como los de la costa este de América del Sur (Brasil y Argentina), por lo que es de esperar que los fletes se encarezcan en estos mercados.

Los analistas estiman que las exportaciones de Shanghái cayeron entre un veinte y un treinta por ciento durante el mes de abril por la falta de transporte y de trabajadores en las fábricas. Los tableros de control de los cargadores de todo el mundo descuentan un regreso a la congestión, a los retrasos en las entregas y a un aumento de los fletes. Para entender este “dèjà vu” logístico, la mejor imagen es la de un dominó: los hechos comienzan en un punto del globo y terminan “viralizando” sus efectos en el resto.

La parálisis de la industria y el transporte en China implica que la economía global entra en un lapsus de abastecimiento de prácticamente todo: desde grandes maquinarias, hasta herramientas, insumos o los famosos “chips”, placas de red y semiconductores y toda pieza electrónica que alimenta cualquier tipo de computadora, desde las que van en los electrodomésticos hasta las que se instalan en un auto, avión, central nuclear y cualquier tablero electrónico.

No hay acuerdo en las proyecciones sobre la duración de este fenómeno. Pero las cadenas globales de valor nunca habían logrado un regreso a la plena normalidad y ya ven una nueva disrupción en sus procesos que las llevará a enfrentar problemas de reposicionamiento de stocks (una práctica casi en desuso por lo caro que significa mantener inventarios en escenarios volátiles) y mayor presión en los precios en un presente económico donde la inflación volvió a ser noticia en mercados estables.

El dominó logístico se completa con un dolor de cabeza para los exportadores de Europa y Estados Unidos, principalmente, donde no sólo las fábricas no contarán con insumos importados de China, sino que faltará el bien universal de transporte de mercaderías: los contenedores. Nueva presión en los costos para los cargadores de todo el mundo que competirán por el mismo commodity logístico.

Impacto local

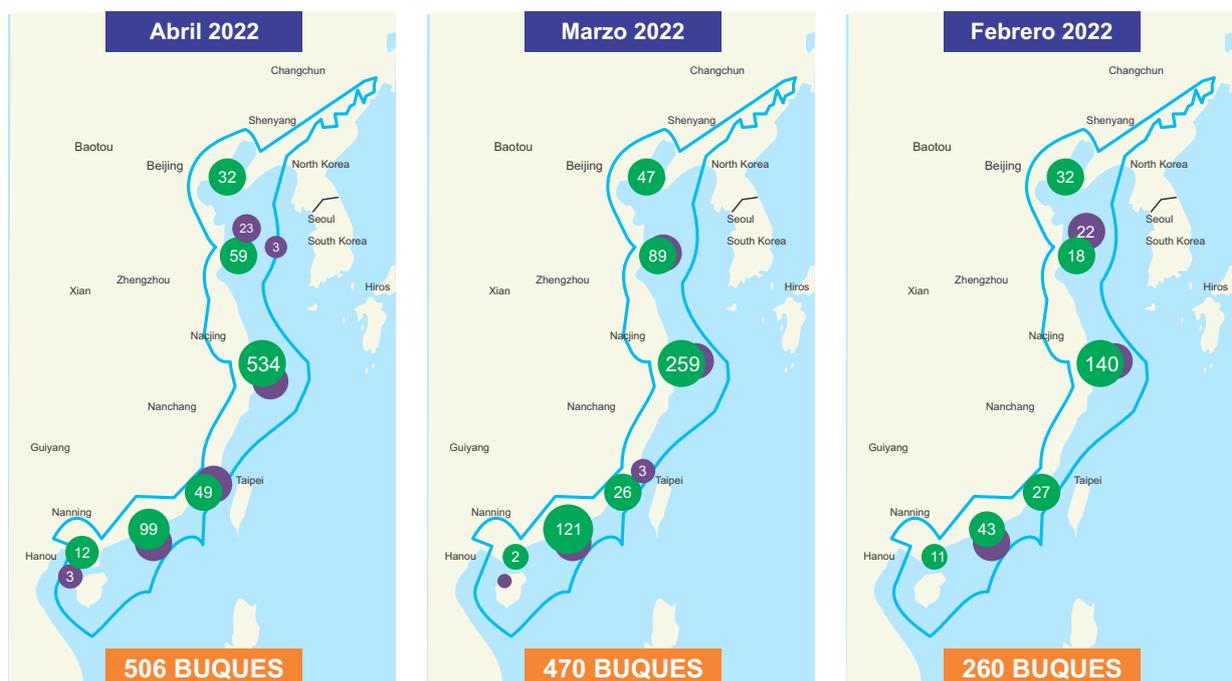
El impacto en economías satelitales del comercio internacional, como la Argentina, a priori podría ser leve porque la política oficial de severa restricción de las importaciones y de acceso al dólar “minimiza” la exposición del país a fenómenos como el descrito, que será sobre todo palpable en las economías más abiertas y activas en los negocios internacionales.

Pero este análisis es parcial y relativo porque, aún con la regulación oficial, el 80% de las importaciones que se logran realizar se destina a procesos productivos. Por lo tanto, al stress industrial, comercial y de servicios generado por las políticas coyunturales ahora se sumarán las restricciones propias de la logística global.

En el peor escenario, las empresas que logren aprobar sus licencias y cuenten con autorización para girar dólares podrían tener inconvenientes para hacerse de la mercadería por un nuevo colapso logístico originado en China, lo que podría provocar el vencimiento de los permisos conseguidos.

Datos para entender el fenómeno

- La parálisis logística con origen en Shanghái obedece al faltante de choferes y camiones para mover los contenedores desde y hacia las fábricas y depósitos. La oferta de transporte terrestre que abastece el principal puerto del mundo cayó un 45%.
- Para mediados de abril, al menos 506 buques esperaban frente a las costas de Shanghái poder operar. Un buque parado no genera ingresos, sino que multiplica los costos que se trasladan al final de la cadena: la carga.



Comparación de buques porta contenedores en espera fuera de los puertos chinos

- China acaba de decidir restricciones a la navegación en una vasta zona marítima que provocará cancelaciones de recaladas, reprogramaciones de servicios marítimos y más demoras en el movimiento de mercaderías.



- El aislamiento decidido en Shanghái es el más importante desde el inicio de la pandemia: son 26 millones de personas confinadas. En un inicio, el confinamiento era por dos semanas. Desde marzo se registraron 35.000 casos positivos en Shanghái. El aislamiento está postergado por tiempo indeterminado. La política de testeos masivos se está extendiendo a otras ciudades chinas, como Guangzhou.
- La congestión logística de Shanghái se viralizará a las otras opciones que surgieron para descomprimir. Pero, como sucedió en 2021, si el confinamiento se extiende, el resto de los puertos y aeropuertos también colapsará.
- Las fábricas están paralizadas. Las manufacturas listas para exportar se acumulan en los principales centros industriales y hubs logísticos para su consolidación en contenedores y su futura exportación.
- Los contenedores vacíos que regresan a China se amontonan en las plazoletas de las terminales, sin poder salir de allí hasta que no se normalice el transporte terrestre.

- El gobierno de China reafirmó su política de testeos masivos y “Covid cero” a pesar de las quejas presentadas por las cámaras de comercio binacionales de Europa, Alemania, Japón, Corea del Sur, Gran Bretaña y las cámaras de comercio de Estados Unidos AmCham China y AmCham Shanghai. Incluso, a pesar del impacto económico que ya se percibe y las revisiones en los pronósticos de crecimiento de China: el FMI revisó a la baja el desempeño económico de China de 5,5 a 4,4 por ciento para este año.
- La Organización Mundial del Comercio también revisó las proyecciones de crecimiento global desde un 4,7% inicial a un 3%. Además de la guerra en Ucrania, advirtió sobre las interrupciones logísticas que provoca la política china del “Covid cero”, lo que podría derivar en “un regreso al desabastecimiento de manufacturas y un aumento de la inflación”, de acuerdo con un comunicado del organismo.

Cámara de Importadores de la República Argentina
Mayo de 2022

