



Logística en tiempos del coronavirus

Las calles de las grandes ciudades chinas están desiertas. Las grandes infraestructuras viarias construidas en superlativo para absorber un tráfico en aumento constante son ahora gigantescas superficies de asfalto que pocos pisan. Ha desaparecido incluso el enjambre que componen las motocicletas eléctricas de las empresas de mensajería. El coronavirus que tiene al mundo en vilo ha frenado a la segunda potencia mundial y la ha puesto al ralentí. Con casi 60 millones de habitantes en cuarentena en la provincia central de Hubei, epicentro de la epidemia, y decenas de regiones con fuertes restricciones a los movimientos y sin capacidad para retomar la actividad empresarial, el 2019-nCoV está a punto de cobrarse una nueva víctima: la economía.

Aunque aún no hay estadísticas que sirvan para cuantificar el impacto económico, todos coinciden en señalar que será elevado. “Si se alarga mucho la situación, puede que tengamos que despedir a gente”, se lamenta el fundador de la

consultoría especializada en comercio electrónico 2Open, Luis Galán. “Es un desastre. La gente no sale de casa, nadie pasa pedidos, y las pérdidas que va a generar son brutales”, advierte el director de Torres en China, Alberto Fernández.

Teniendo en cuenta que el gigante asiático es la fábrica del mundo, existe la posibilidad de que la cadena de suministro global se vea afectada, y de que compañías de todo el mundo sufran las consecuencias. “Si cualquiera de nuestros proveedores no puede reiniciar su producción por la situación actual, algo más que probable, nosotros no vamos a poder fabricar las piezas que necesita la empresa matriz en España, y eso puede terminar provocando disrupciones en nuestros clientes”, reconoce Pedro Segovia, gerente de una empresa de componentes de automoción en la localidad de Jinhua. “Cuanto más se prolongue esta situación, más afectará no solo a China, sino a todo el mundo”, añade.

“Y luego está el problema de la mano de obra. Ahora mismo, las vacaciones se han extendido en muchas ciudades y no se sabe cuándo volverá la gente al trabajo. Cuando lo hagan, tampoco sabemos con cuántos trabajadores podremos contar en la planta y si podremos reanudar las operaciones normales, porque algunos proceden de Hubei y no podrán regresar”, comenta un trabajador de Batz, otra empresa del sector de automoción, que prefiere mantenerse en el anonimato.

Por si fuese poco, el personal extranjero también tiene dificultades para moverse, tanto de regreso a China como desde China para ofrecer servicio en otros países. “Tenemos obras de instalación en países donde nos prohíben la entrada si pisamos suelo chino. Por tanto, estamos haciendo malabares para ver cómo evitamos pisar China para poder ir a obras de Indonesia, Singapur, Filipinas, etc”, cuenta Carlos Soriano, de Caamaño, un proveedor de Inditex.

Con grandes empresas de logística paradas o proporcionando servicios mínimos, el envío de productos y material desde China al mundo se está viendo afectado.

Sobre todo, cuando involucra desplazamientos por carretera dentro del país asiático. “Estamos sin poder proveer a los clientes en España, y lo que me temo es que, cuando la actividad comience, tardará tiempo en normalizarse”, avanza Ángel Navarro, de Eastcorp. Fernández vaticina que la situación no mejorará, por lo menos, hasta mayo.

A estos problemas de logística y de personal que afectan a las exportaciones, se suma la paralización de instituciones gubernamentales vitales para el comercio internacional. Las importaciones de productos foráneos que abastecen a China también se tambalean. “Tengo a un amigo con un contenedor parado en la Aduana desde el pasado 20 de enero”, afirma el responsable de Good Wine Trading, Carlos Miranda. Y no es el único. El freno en la gestión de las importaciones se ha convertido en un enorme cuello de botella en los puertos, sobre todo en los marítimos. “Tengo un distribuidor en Shanghai y otro en Guangzhou y ambos han retrasado sus envíos de pedidos hasta el 12 de febrero”, informa Alberto Bermejo, de Carolina Wine Brands.

Por si fuese poco, luego esa mercancía que pasa la barrera administrativa es difícil de distribuir por el país. “El vino que tengo en el almacén no lo puedo vender porque no hay logística. Solo funciona SF Express, pero es carísima. Nadie va a pagar 12 yuanes (1,6 euros) por el envío de una botella de vino. Los distribuidores chinos calculan que tienen sin vender el 80% de su stock”, explica Miranda. El resultado es claro: los pedidos se retrasan y el consumo se desploma. “Sobre todo en el canal horeca. Nadie va a los bares o restaurantes a beber vino”, sentencia Miranda. Y no le falta razón: los que permanecen abiertos están prácticamente vacíos.

Lógicamente, esta situación es especialmente dramática en el caso de los productos perecederos. Y, entre ellos, destaca la fruta. “Sus principales puertos de entrada son los de Shanghai y Guangzhou. Desde ahí se distribuyen al resto del país, y, teniendo en cuenta las restricciones en el transporte, es evidente que no se va a poder llevar lejos. Así que la fruta que nos llega se va a quedar en Shanghai, y no toda es apropiada para este mercado ni puede ser absorbida por

él. Tenemos miedo a que cierren las provincias colindantes y no la podamos mover”, reconoces gerente de Delaiberia, Roberto Batres. “Además, con la gente recluida en sus casas, no sabemos si va a consumir este tipo de productos de lujo. Eso nos preocupa incluso más que los problemas logísticos”, apostilla.

En cualquier caso, el Gobierno chino tiene ahora muy claro que la prioridad absoluta está en el abastecimiento de elementos protectores, como mascarillas o trajes para personal sanitario, y de alimentos básicos. Por eso, las autoridades han ordenado la reapertura y puesta a pleno rendimiento de las fábricas de mascarillas, y los convoyes que las distribuyen son los que no tienen ningún problema para circular por el país. El Partido Comunista también ha logrado que incluso en las ciudades bajo cuarentena no haya un desabastecimiento acuciante de víveres, y la mayoría de los consultados para este reportaje se muestran optimistas a medio plazo. “China tiene un poder de reacción enorme, lo mismo que un Gobierno tan fuerte como flexible, y está demostrando al mundo que es capaz de controlar la situación desde el punto de vista sanitario”, afirma Batres.

No obstante, Navarro prevé un problema de índole muy diferente para el momento en el que la crisis del coronavirus se dé por concluida: “Vendrán todos los pedidos de golpe”, vaticina. ¿Podrá entonces el sector logístico chino gestionar gigantescos stocks y envíos de mercancía? “Si hay un país que puede hacerlo, ese es China”, coinciden los empresarios que, en esta circunstancia, solo pueden hacer una cosa: mantenerse a la expectativa y “gestionar la incertidumbre lo mejor posible”.