



# El cierre de Shenzhen reaviva el miedo a retrasos en la supply chain mundial

El confinamiento de la ciudad china Shenzhen por el impacto de ómicron reaviva el miedo a nuevos retrasos en la supply chain mundial. Aunque el cierre decretado por China el pasado domingo tendrá una semana de duración, las repercusiones de las paradas de producción de todas las fábricas y las cancelaciones de envíos añaden más presión a una cadena de suministros ya de por sí afectada por la reciente invasión rusa en Ucrania. Shenzhen es conocida como la 'Silicon Valley china' por la concentración de proveedores de tecnología que se ubican en ella, tales como Foxconn (fabricante de productos electrónicos para Apple y Samsung), Huawei o Zhen Ding Technology Holding, además de albergar el cuarto puerto en el ranking mundial que más volumen de contenedores mueve al año.

A dos días de la apertura de la región, la ciudad ha permitido a los trabajadores

de cinco distritos la vuelta a las compañías «de forma ordenada», según afirmaron las autoridades. Esta medida contempla reanudar la producción con sistemas cerrados de su plantilla para evitar posibles contagios. A pesar del reinicio de producción, la logística de la zona se ha parado o ya está sufriendo retrasos. UPS ha cancelado sus envíos de ida y vuelta en Shenzhen «hasta nuevo aviso» y Maersk espera que el transporte por carretera entre la ciudad portuaria y otras localidades cercanas «se vea impactada en el 40% debido al control estricto de carreteras y a los frecuentes NAT (Nucleic Acid Test, tests de ácido nucleico». Como consecuencia, «el plazo de entrega será mayor» y se prevé «un posible aumento de costes de transporte, como la tasa de desvío y la tasa de autopista». Su servicio de pick-up y el almacenamiento en el aeropuerto de Shenzhen han sido cancelados hasta nuevo aviso.

«El cierre de la ciudad contribuirá a nuevos retrasos en la cadena de suministro», destaca el profesor de Logística, Operaciones y Producción de la Universitat Oberta de Catalunya (UOC) Cristian Castillo. Desde el final de los confinamientos, la supply chain mundial se ha visto resentida, «en parte por los cuellos de botella ocasionados en los principales puertos de China». La falta de contenedores o los confinamientos puntuales son algunas de las causas que han provocado estos retrasos. «Al tiempo de confinamiento hay que sumarle el tiempo que tardan las fábricas en volver a la velocidad de producción», añade el Business Developer de Bytemaster, Andreu Camps. Además de la pérdida en valor y ventaja competitiva de las empresas de la zona, el mayor impacto se encuentra en el momento de reactivación de las producciones, «ya que se producirán cuellos de botella que pondrán en tensión todos los niveles de producción de productos de cualquier tipo y su aprovisionamiento a nivel mundial». Sin embargo, en el corto plazo, como subraya Cristian Castillo (UOC), «lo que preocupa es la paralización de los envíos en sus puertos, que podría tensionar aún más la cadena global».

Por el momento, el puerto de Shenzhen continúa operativo, pero todavía resuenan los ecos de los retrasos y acumulación de mercancías vividos el verano pasado por la parálisis de operaciones durante una semana de Yantian, uno de los mayores puertos de contenedores del mundo. Su confinamiento repercutió en el posterior aumento de los fletes. «Cerrar un puerto como el de Shenzhen es añadir más leña

al fuego», añade Cristian Castillo. Tras este episodio, se espera que el resultado de la clausura de esta ciudad se asemeje al de hace un año. «El primer síntoma de un cierre en la producción por los confinamientos será el aumento de precios en los productos tecnológicos», afirma Andreu Camps, «pero también en los costes del transporte, sobre todo a nivel marítimo». A medio plazo, en algunos casos el precio tan elevado «aumenta el valor de los productos a enviar por encima de los mercados, haciendo que salga más a cuenta no enviar nada y decir ‘no hay stock’ para no perder facturación».

El cofundador y director ejecutivo de Container xChange (la plataforma de trazabilidad de contenedores por todo el mundo), Johannes Schlingmeier, aseguró que la disponibilidad de contenedores «mejoró poco después del Año Nuevo chino» hasta el viernes pasado en los principales puertos de China. Sin embargo, con el anuncio de estos nuevos confinamientos, «la cadena de suministro debe prepararse para otra agitación en los próximos meses, lo que impedirá el flujo de movimiento de contenedores a medida que los importadores de todo el mundo se preparan para la próxima temporada alta a finales de este año». Junto a la clausura del Mar Negro y la cancelación de las navieras de escalar en puertos rusos, Schlingmeier pronostica que «los bloqueos en China reducirán aún más la capacidad y provocarán un aumento en los precios de envío ya inflados».