

BOLETÍN DE INTELIGENCIA DE NEGOCIOS – MARZO 2020

Oficina Comercial del Ecuador en Shanghái.

“PERSPECTIVAS Y PROBLEMAS LOGÍSTICOS EN LAS EXPORTACIONES A CHINA DURANTE LA PANDEMIA DEL CORONAVIRUS COVID-19”

Desde el mes de enero del 2020, China ha venido luchando contra la pandemia del coronavirus COVID-19, la cual se originó en la ciudad de Wuhan, capital de la provincia de Hubei ubicada en el centro del país. Hoy en día, con un total de más de 784,716 infectados a nivel mundial¹, el gigante asiático ha logrado controlar la pandemia con medidas estrictas dentro de sus fronteras. Actualmente se desconoce cuál será el efecto post pandemia en el consumidor chino, aunque se prevé que el escenario más probable es que el mercado regrese a sus ámbitos de consumo anteriores en el mediano plazo.

Los sectores como acuicultura y pesca, banano y frutas no tradicionales, y flores acaparan principalmente productos perecederos, los cuales se caracterizan por ser iconos de la oferta exportable del Ecuador. Dichos sectores abarcan el mayor porcentaje de exportación (acuicultura, banano) hacia China, representando uno de los pilares principales para la economía de nuestro país. Sin embargo, debido a la pandemia del COVID-19, varios de los sectores antes mencionados se han visto afectados. Así mismo, ferias y eventos de promoción comercial del primer semestre en China se han cancelado debido a la pandemia antes mencionada.

En cuanto al sector **Acuicultura**, se prevé que las exportaciones de camarón se vean afectadas en el corto plazo debido a la reducida demanda en el grupo HORECA (Hoteles, Restaurantes y Catering), de estrato medio y alto, que usualmente consumen el producto ecuatoriano. En este sentido, cabe mencionar que en la actualidad la mayor parte de la producción de camarón ecuatoriano se exporta hacia el mercado chino, sin embargo, la ventaja del camarón de nuestro país se da ya que se lo comercializa congelado lo cual permite a los importadores almacenarlo hasta que el consumo en China vuelva a su normalidad.

Por otro lado, con respecto al sector Banano, el gigante asiático importó 1,940,000 toneladas de banano en el 2019, un aumento aproximado del 25,6% en relación con el año 2018. Las exportaciones de banano

¹ Facultad de Medicina de la Universidad Johns Hopkins <https://coronavirus.jhu.edu/map.html>

predominan, sin embargo, cada vez más el baby banano (orito) gana más popularidad en el paladar del consumidor chino. Para el año 2020, se pronosticaban buenos resultados, pero debido a la situación del control y prevención de la epidemia causada por el coronavirus la demanda ha disminuido y la oferta general de banana es escasa.

Debido a la pandemia, muchos mercados mayoristas han permanecidos cerrados y varias de las carreteras se han bloqueado en diferentes zonas de producción de banano chino tal como lo son las provincias de Yunnan y Guangxi, entre otros, ha esto se deben sumar los factores que los meses de invierno (con menor producción) son de octubre a febrero, lo cual se traduce en que no ha existido una cosecha y distribución fluida de la fruta.

Sin duda alguna, uno de los sectores más afectados debido a la pandemia del COVID-19 ha sido el sector **Flores**. Los principales productos de exportación a China de dicho sector son: las rosas y la gypsophila; y la logística que se lleva a cabo para estos productos es aérea. La pandemia afectó significativamente las ventas por “San Valentín (14 de febrero)” debido a la cancelación de eventos públicos y además de las limitaciones para encontrar rutas de vuelo hacia China.

Así también, las medidas del gobierno chino a limitar horarios de apertura de mercados mayoristas y el temor de la población a salir de sus hogares, prevé que el comercio de flores frescas durante el primer semestre se verá afectado.

Si bien es cierto, las temporadas pico donde China se abastece de flor ecuatoriana son: 20 de mayo (520 – I Love You Day), y el 25 de agosto “Qixi” (San Valentín Chino), por lo cual, de no controlarse la pandemia, las exportaciones de nuestro país en dichas épocas del año podrían verse afectadas.

La problemática referente en cuanto a logística

Hoy en día se puede observar a nivel mundial el impacto de la pandemia COVID-19 en los puertos internacionales, lo que ha derivado en la gran mayoría de naciones en disminución de tráfico, pérdidas económicas y en la necesidad de adoptar medidas organizadas acordes a la situación en las terminales portuarias. Los principales puertos chinos entre los que se encuentran los de mayor actividad del mundo, llevan semanas trabajando a escasa actividad desde el inicio de la pandemia. Esta tendencia a la baja comenzó con la celebración del Año Nuevo Chino,



pero se está agravando en el tiempo y en la intensidad por la crisis de la pandemia; lo cual afectará negativamente a todo el transporte marítimo internacional relacionado con China, mediante el que se desarrolla el 90% del comercio mundial.

Por consecuente hay que tener en consideración las dificultades en la Logística interna en China (aéreo – terrestre – ferroviario – fluvial), debido a las medidas cuarentenarias y control en vías, aplicadas por el gobierno local. Es preciso tener en cuenta que la crisis marítima provocada por el COVID-19, no se limita a los flujos comerciales directos entre países, sino que genera la cancelación de escalas de buques completos en puertos internacionales y también reduce el comercio exterior con otros países.

La situación se agrava por la creciente escasez de contenedores vacíos para los exportadores, ya que muchas de las unidades se entregaron a consignatarios chinos para ser descargados en sus instalaciones y desde entonces han permanecido allí después de las vacaciones extendidas, tomando en consideración que existe un gran número de conductores de camiones que aún no han regresado al trabajo y que no los pueden transportar.²

Debido a esta situación, las empresas estibadoras que operan en los puertos internacionales también deberían prever una pronunciada disminución de tráfico que implicará pérdidas económicas importantes en las terminales y en otros agentes de la cadena logística.

Por último y de acuerdo con contactos realizados con empresas logísticas se prevé que en abril 2020, continuará la situación que se ha podido presenciar en parte del mes de marzo 2020, es decir no existirá oferta de rutas marítimas ni aéreas a disposición de los exportadores ecuatorianos “blank sailing”; por ende, los pocos espacios disponibles tendrán una alta demanda y los precios se incrementarán.

² Marine Traffic <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:126.7/centery:24.6/zoom:4>