



Alerta de Mercado

Febrero 2020

“El Coronavirus podría reducir el crecimiento del volumen de contenedores del 2020 en un 0,7%”

El brote del coronavirus surgido en la ciudad china de Wuhan, y que tiene una capacidad de contagio muy elevada, arroja nuevas dudas sobre la esperada recuperación de la economía mundial, y en particular sobre el crecimiento de la segunda economía más grande del mundo. Alphaliner estima que la prolongación de las vacaciones del Año Nuevo chino, una medida de emergencia para frenar la propagación del coronavirus, reducirá los volúmenes de carga en los puertos chinos (incluido Hong Kong) en más de 6 Mteu en el primer trimestre de 2020. Se espera que esta contracción reduzca el crecimiento mundial de la carga de contenedores en un 0,7% para todo el año.

Análisis de la Fundación Valenciaport

Las consecuencias del coronavirus llevan varias semanas sacudiendo los cimientos de la economía de China y, por efecto dominó, también los del resto del mundo. Las imágenes de fábricas paradas, almacenes sin actividad y ciudades desiertas para evitar la propagación de la enfermedad han dado la vuelta al mundo en los últimos días.

En el caso del transporte marítimo, las consecuencias de esta crisis sanitaria pueden resumirse en dos dimensiones diferentes. Por un lado, existen efectos sobre el movimiento de personas y, por otro lado, impactos sobre el tráfico de mercancías.

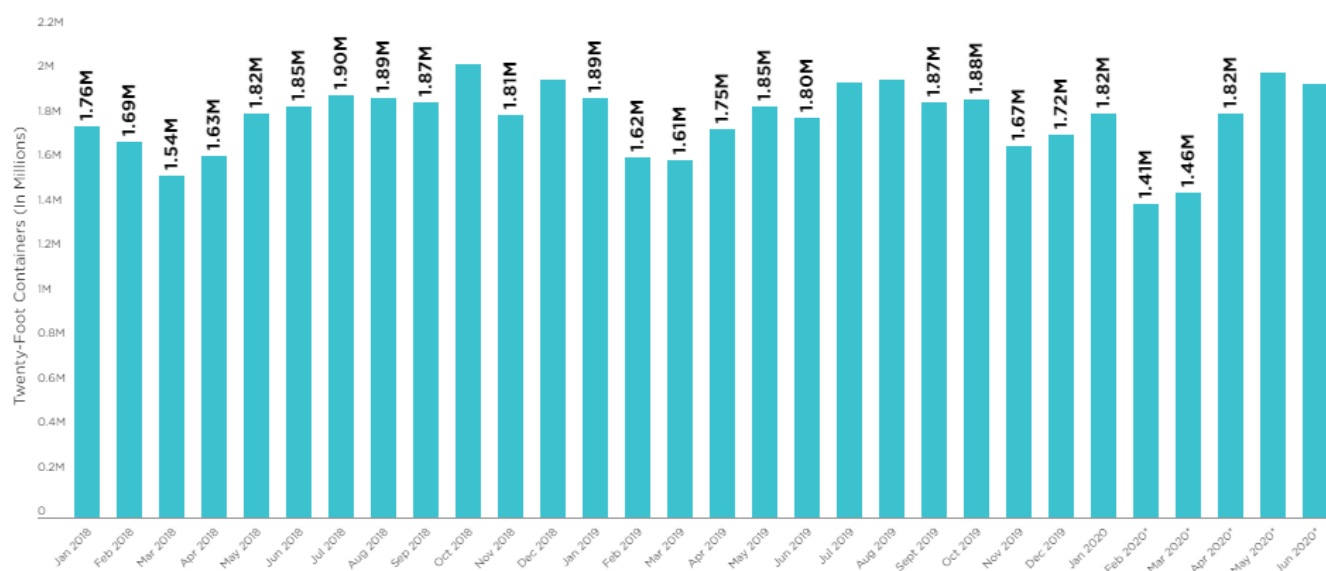
En cuanto a los **efectos sobre el tráfico de mercancías**, las implicaciones de la epidemia sobre las cadenas logísticas globales son evidentes y se reflejan principalmente en cinco aspectos correlacionados:

- Contracción del comercio marítimo mundial y reducción de la demanda de servicios de transporte marítimo
- Aumento en el número de *blank sailings* anunciados por las compañías navieras.
- Recargos sobre los fletes marítimos y previsible aumento de los fletes aéreos.
- Problemas de reposicionamiento de equipo vacío.
- Cambios en los flujos de comercio para cubrir abastecimiento de materias primas y productos intermedios.

En cuanto al primer punto, el hecho de que muchas fábricas chinas hayan permanecido cerradas más tiempo de lo habitual (17 días frente a los 7 días habituales) hace que los tráficos de importación y exportación en los principales puertos de contenedores experimenten caídas más pronunciadas de lo habitual en esta época del año.

Como ejemplo de lo anterior, en el caso de Estados Unidos, según el informe Global Port Tracker publicado por la National Retail Federation, en febrero se espera que disminuyan las importaciones en un 12,9% con respecto al año anterior y un 9,5% en marzo. La gran incertidumbre está en saber cuán pronto la fabricación volverá a la normalidad puesto que, aunque la mayoría de puertos chinos siguen funcionando con normalidad, la vuelta al trabajo de gran parte de la población ha sido muy progresiva, afectando al funcionamiento normal de la economía. En este sentido, el informe prevé una cierta recuperación de los volúmenes a partir de abril de este año, siendo marzo el peor mes para el transporte marítimo de contenedores.

| *Figura 1. Evolución mensual de las importaciones en los puertos estadounidenses cubiertos por el Global Port Tracker (2018-2020).*



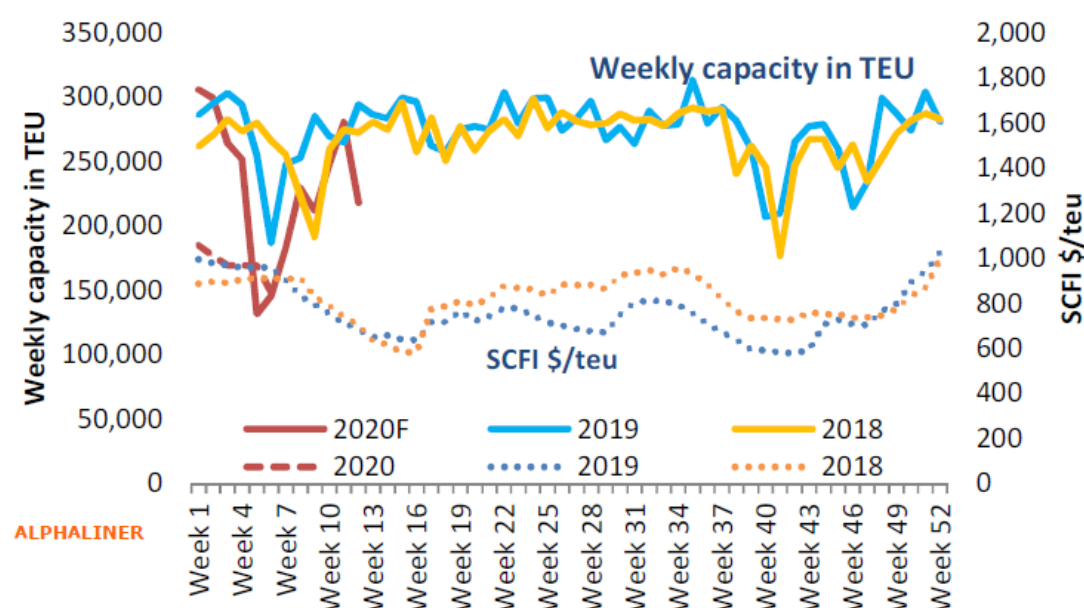
Fuente: Global Port Tracker, National Retail Federation

Siguiendo con lo anterior, aunque desde el pasado 10 de febrero el país asiático ha retomado lentamente sus actividades industriales y logísticas, el impacto de la inactividad sobre la demanda de servicios marítimos ha hecho que muchas compañías navieras portacontenedores, en previsión de una bajada significativa de los volúmenes de carga, hayan anunciado lo que se conoce como *blank sailings*. Es decir, semanas en blanco donde alguno de los buques que realizan un servicio regular anula sus salidas programadas a la espera de que se normalice la situación.

Estas cancelaciones puntuales (que según Alphaliner alcanzaban las 58 salidas) se están distribuyendo de manera irregular entre las diferentes rutas comerciales, concentrándose especialmente en el sentido Asia-Norte América y Asia-Norte de Europa, rutas que

concentran el 70% de las cancelaciones, según los datos obtenidos de la información suministrada por las propias navieras. En el caso de las rutas Asia-Mediterráneo donde aparece el puerto de Valencia, por el momento, la capacidad operada por las navieras no se ha reducido con la misma intensidad que en otras rutas, representando un 7% de las cancelaciones totales, por lo que los exportadores e importadores españoles podrán seguir cargando con una frecuencia parecida a la habitual. En cualquier caso, si esta situación se alargase en el tiempo, es previsible que se produzcan retrasos en la llegada de determinadas importaciones por la ralentización de la actividad manufacturera china.

Figura 2. Capacidad semanal operada por las diferentes navieras en la ruta Far East-North Europe (2018-2020)

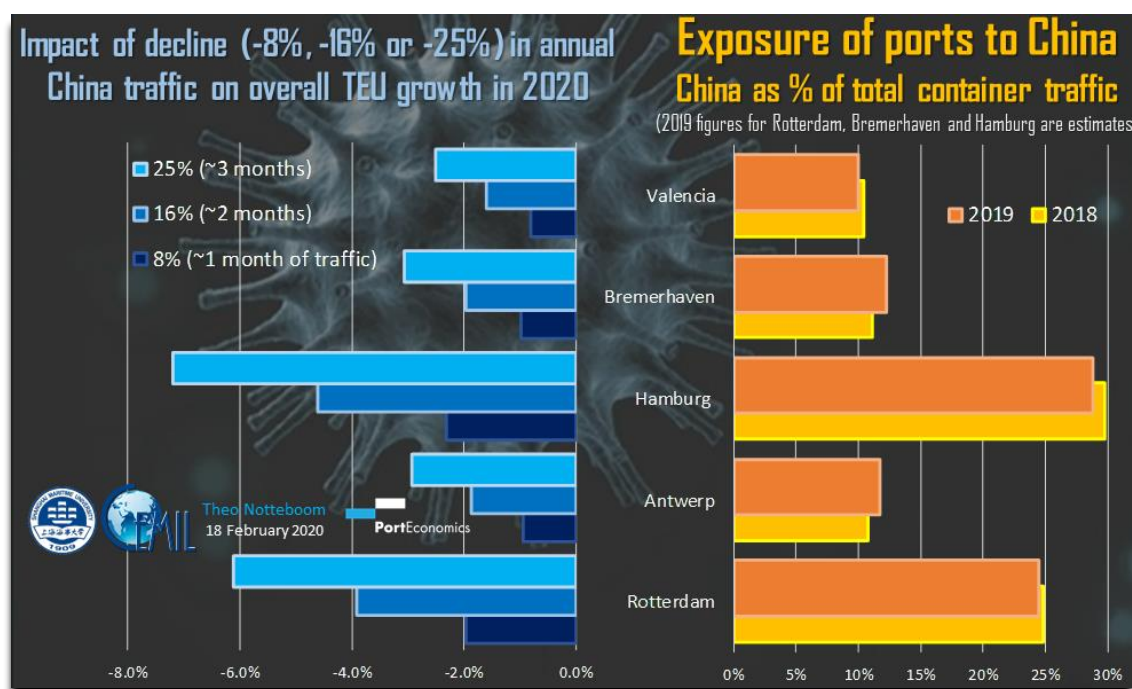


Fuente: Alphaliner, Volume 2020 Issue 07

En línea con lo anterior, la vulnerabilidad de los puertos europeos a los impactos del coronavirus es distinta dependiendo del porcentaje que supongan los tráficos de China respecto al total. En este sentido, como se destaca desde PortEconomics¹, el puerto de Valencia es uno de los que menos expuestos está dada su diversidad de tráficos. En este sentido, como se puede apreciar en la siguiente figura, según los cálculos de PortEconomics, en un escenario donde hubiese una reducción anual del 8% en los volúmenes transportados desde y hacia China, en el caso del puerto de Valencia, esta situación repercutiría en unas pérdidas cercanas al 0,7% anual, mientras que, en el caso de los puertos de Rotterdam o Hamburgo, estas pérdidas serían superiores al 2%.

¹ <http://www.porteconomics.eu/2020/02/18/covid-19-virus-how-vulnerable-are-european-container-ports-to-the-drop-in-chinese-port-volumes/>

Figura 3. Impacto del coronavirus en los principales puertos europeos



Fuente: PortEconomics, Theo Notteboom

A pesar de lo anterior, algo que sí se está produciendo de forma generalizada son los impactos de la crisis sanitaria sobre los fletes marítimos. Por un lado, los sobrecostos operacionales en puertos chinos y la dificultad de las navieras para reposicionar su equipo vacío ha hecho que algunas compañías hayan optado por incorporar ciertos recargos sobre los fletes (peak season surcharge). Esto último está siendo particularmente relevante en el caso de los contenedores *reefer*, donde se han anunciado recargos de más de 1.000 dólares por la falta de tomas eléctricas en los principales puertos chinos.

Además, en el caso de este tipo de contenedores refrigerados, algunas compañías navieras están anunciando que podrían dejar estas mercancías en puertos intermedios por la dificultad de llevarlos hasta su destino final. Esto último es algo que está generalmente recogido en las cláusulas de los contratos de transporte marítimo (*Bill of Lading*) por lo que difícilmente sería reclamable para un exportador.

Por otro lado, como medida para no romper la cadena logística de determinados productos que deben estar listos para la campaña de primavera, muchos importadores optarán previsiblemente por sustituir el transporte marítimo por aéreo, de forma que, cuando se retome la producción normal en las factorías chinas, se aseguren la recepción de sus pedidos lo antes posible. En cualquier caso, si la situación de retraso se prolongase, aumentaría la probabilidad de que algunos importadores optaran por buscar alternativas en proveedores de otros países asiáticos, modificando por tanto los flujos comerciales de determinados productos.

Como se decía anteriormente, además de los impactos descritos desde el punto de vista del intercambio de mercancías, la situación provocada por el coronavirus tiene claros **efectos sobre tráfico de pasajeros**. En este sentido, los puertos, como puntos fronterizos por donde transitan gran cantidad de personas, deben velar por la seguridad de todos ellos, aplicando determinados controles y medidas sanitarias. Un ejemplo de lo anterior lo vemos en el puerto japonés de Yokohama, donde se han aplicado medidas de notificación y cuarentena para evitar la propagación de la enfermedad a raíz de un crucero donde se detectaron nuevos casos de coronavirus.

Siguiendo con lo anterior, es importante mencionar que todos los buques que solicitan atracar en un puerto europeo deben presentar, de forma obligatoria y siempre antes de su llegada a puerto, una Declaración Marítima de Sanidad (DMS)² donde el Capitán o el Consignatario del Buque informa a la Autoridad Portuaria de la presencia de cualquier problema sanitario a bordo, incluyendo a su propia tripulación y al pasaje.

Esta Declaración se utiliza para informar a la autoridad competente en materia de sanidad en el puerto (Sanidad Exterior), la cual tiene la potestad de autorizar o no la escala de un determinado buque bajo las condiciones que se consideren necesarias. Asimismo, en el caso que fuese necesario realizar la evacuación de algún miembro de la tripulación o pasajero enfermo, existen una serie de formularios que el capitán del buque debe cumplimentar antes del desembarque.

En el caso de Sanidad Exterior en Valencia, este organismo actúa siempre sobre elementos objetivos. Es decir, analizan la DMS y actúan únicamente cuando ésta es positiva. En estos casos, se dispone de un equipo de guardia 24 horas 365 días al año, el cual evalúa, en base a la información de la DMS, si la enfermedad declarada puede tratarse de una emergencia de salud pública internacional o no.

Para ello, se siguen dos criterios: el criterio clínico y el criterio epidemiológico. El primero hace referencia a si el enfermo informado en la DMS presenta sintomatología respiratoria o de algún tipo que pueda asimilarse a alguna enfermedad contagiosa (ej. coronavirus). En cuanto al criterio epidemiológico, éste se refiere a si el enfermo informado en la DMS viene de alguna zona afectada o si esta persona ha estado en contacto con alguna persona enferma.

En los casos donde no coincidan ambos criterios, Sanidad Exterior no vería elementos objetivos para determinar que existe una alerta sanitaria por lo que se concedería lo que se conoce como "libre práctica", pudiendo aplicarse ciertas recomendaciones que pueda dar el médico responsable de atender la incidencia.

Sin embargo, si existiese un enfermo con síntomas similares al coronavirus, y, además, éste procediese de una zona afectada o hubiese estado en contacto con personas infectadas, Sanidad Exterior consideraría el expediente como una emergencia de salud pública internacional, activando un segundo protocolo consistente en avisar y coordinar

²https://www.msbs.gob.es/profesionales/saludPublica/sanidadExterior/RSI/Pdf/Declaracion_Maritima_Sanidad.pdf

a las diferentes instituciones involucradas (comunidad autónoma, fuerzas y fuerzas de seguridad del estado, autoridad judicial, etc.) para que la epidemia no se propagase. Hasta ahora no se ha activado dicho procedimiento en España y no existen elementos objetivos para causar alarma.

Por tanto, los puertos siguen aplicando los mecanismos formales establecidos tal y como vienen haciendo para todos los buques que hacen escala en sus recintos. Estos protocolos permiten estar preparados para afrontar cualquier posible riesgo sanitario, tanto por este brote como por cualquier otra patología contagiosa por lo que no se espera que se aplique ningún tipo de restricción al tráfico de pasajeros.

En conclusión, aunque es todavía pronto para estimar si el impacto puede ser temporal o a más largo plazo, lo que parece innegable es que el brote del nuevo coronavirus genera dudas razonables sobre el escenario de crecimiento de 2020, y los frágiles signos de mejoría de la economía mundial que se vaticinaban para los próximos meses. Una vez contenida la emergencia, y, continuando el movimiento de pasajeros bajo una serie de medidas sanitarias, el efecto sobre las mercancías parece que va a tener una trascendencia mayor, afectando gravemente a los volúmenes transportados desde y hacia China que, en un entorno altamente globalizado como el actual, se puede traducir en problemas para la mayoría de países del mundo.