



Contenedores en el puerto de Yantian, que manipula al año 13 millones de unidades // ABC

*Un brote de Covid-19 en la terminal china de Yantian da la puntilla a los exportadores españoles, que prevén ya subidas de precios en productos básicos por el incremento de los portes*

## El colapso de los puertos crea una ola de inflación

GUILLERMO GINÉS MADRID

China se ha convertido en un quebradero de cabeza para el comercio marítimo. A los altos precios de importación, la congestión y los retrasos se ha unido en las últimas semanas el coronavirus. La detección de un brote de la variante india del Covid-19 en Shenzhen ha colapsado el mastodóntico puerto de Yantian, lo que a su vez ha hecho mella en los tránsitos de Europa con el gigante asiático.

Tras descubrir varios casos asintomáticos entre el personal que trabaja en el puerto, las autoridades locales impusieron unas estrictas medidas de desinfección y cuarentena en la infraestructura. Como resultado, los retrasos y los desvíos han sido una constante en los últimos días en una terminal que manipula al año 13 millones de unidades y supone una estación de referencia para Europa y EE.UU. De hecho, el 60% de sus operaciones se

producen en rutas europeas y estadounidenses.

Hace dos semanas la terminal estuvo cerrada. Y no fue hasta el día 31 de mayo cuando empezaron a aceptarse cargas, pero únicamente a tres días de la salida del buque. Ese día, más de 23.000 contenedores estaban listos para ser transportados. En principio estaba previsto que a partir del día 6 de junio se empezara a operar con cierta normalidad, pero estos plazos están ahora cuestionados debido al colapso de los contenedores de salida producido los últimos días. Más de 40 barcos portacontenedores estaban anclados en aguas abiertas el pasado jueves, según Reuters.

La naviera más grande del mundo, Maersk, ya ha advertido esta semana en una carta remitida a sus clientes de que la congestión podría extenderse 12 días, lo que supone cuatro días más que su primera previsión. Además, la compañía danesa cree que las opera-

ciones se mantendrán durante estos días al 30% de su nivel habitual. También otras navieras como Shipping, Hapag-Lloyd y ONE han avisado en los últimos días de los retrasos que va a provocar la cuarentena producida estos días en el puerto.

El colapso de Yantian ha dado la puntilla a las compañías que comercian con China, pero los problemas se reproducen desde hace meses. Compañías exportadores han denunciado con vehemencia la situación de los puertos del gigante asiático, donde se reproducen con cada vez más frecuencia retrasos en las entregas y parálisis de mercancías.

Un empresario que exporta productos a ese país explica que «los portes están desbordados, y lo que hace un año te salía por mil euros ahora te cuesta 3.500. Si quieres adquirir productos tienes que acatar sus precios, si no pasan al siguiente». Además, hace referencia las «demoras» producidas en los últimos meses por el incremento de trabajo en las terminales del gigante asiático.

La cadena de suministros lleva tensándose desde finales de 2020, cuando la relajación de algunas de las restricciones impuestas para frenar el avance del coronavirus disparó la demanda de productos chinos por parte de europeos y estadounidenses. En los últimos años China se ha convertido en la fábrica del mundo, gracias en gran parte a sus bajos precios y una apuesta decidida por las exportaciones. Una situación que se ha acentuado con la pandemia: las ventas al ex-

terior del gigante asiático crecieron un 1,9% en 2020 pese al coronavirus.

El presidente del Club de Exportadores e Inversores españoles, Antonio Bonet, asegura que Yantian es un puerto clave para el mundo occidental, «por lo que el colapso debido a los recientes casos de coronavirus detectados afectará de manera directa al comercio internacional». Para Bonet, el caso de China no es único, y si bien se están produciendo importantes contratiempos en el gigante asiático, el coste de los fletes está creciendo a nivel internacional.

«Algunas grandes rutas han visto multiplicarse estos por tres en solo un año; el índice que recoge la evolución de los precios de las diez principales rutas marítimas de transporte refleja que los precios han pasado de 1.500 dólares hace un año, a llegar a superar los 5.000 en enero», destaca el empresario.

### Incremento de precios

Todo esta inestabilidad del transporte marítimo puede tener repercusiones para el bolsillo de los españoles. Los exportadores recuerdan que a esta situación hay que sumar las disrupciones ocasionadas por el reciente cierre del canal de Suez, lo que en suma puede provocar «problemas de suministros que agraven la escasez de ciertos productos, especialmente los electrónicos, ya afectados por la crisis de los semiconductores».

Las fuentes empresariales antes descritas recuerdan que muchos chinos residentes en España también importan productos desde su país, y ya están sopesando «aplicar la subida de los portes a los productos de sus tiendas españolas de forma más o menos coordinada». «El incremento de estos precios puede repercutir en la inflación, pues el mundo es sumamente dependiente del transporte marítimo», concluye Bonet.

## 60%

El 60% de las operaciones del puerto de Yantian, que manipula 13 millones de unidades al año, se producen en rutas europeas o estadounidenses