

P6 | **Emergencia en China****Retail en alerta:
cerca del 80% se fabrica
en el gigante asiático**

—“Es un tema que forma parte de las conversaciones e inquietudes diarias de los empresarios chilenos y chinos en Chile, y por supuesto de los socios de nuestra Cámara”. Así de claro es el presidente de la Cámara Chileno-China de Comercio, Industria y Turismo (Chicit), Juan Esteban Musalem. Si bien asegura que los socios están optimistas, porque confían en la capacidad de reacción del gigante asiático, el efecto económico sí se aproxima. Actualmente, el 80% de lo que vende el retail en Chile proviene de ese mercado. El investigador del Centro de Estudios del Retail (Ceret) de Ingeniería Industrial de la U. de Chile, Christian Díaz, explica que las prendas se piden, mínimo, con seis meses de anticipación a un sinnúmero de fábricas. En China existe, por ejemplo, una ubicada cerca de Shanghai llamada Ningbo Seduno Fashoin, que fabrica para Falabella, Ripley, GAP, Guess y H&M, mientras que hay también un sinnúmero de compañías más pequeñas. “Hay en todas partes de China, pero se tienden a concentrar más hacia el sur”, señala. “China es un productor y exportador de vestimenta tradicional. Hay fábricas que se especializan en distintos productos, de distintos materiales”, complementa la general manager de Chicit, Kamelia Emilova.

En ese escenario, Díaz precisa que hoy, obviamente, son varias las fábricas que deben estar cerradas. “A más de algún retailer le puede llegar atrasado algún pedido en particular, porque los trabajadores están de vacaciones, extendieron el Año Nuevo Chino y las plantas aún no han reiniciado su actividad, y aunque la reinicien, puede haber ausentismo laboral”, explica. Y si bien se pueden desviar pedidos de vestuario a Turquía, México, Perú, etc., el tema es que no tienen la escala de China y, por ende, sus fábricas pueden colapsar. De momento, en todo caso, dice el gerente de una multitienda, “pese a que es una noticia preocupante, nosotros pro-

ducimos en toda China y esta situación aún no afecta a todo el país”. Y apunta que “en nuestro caso tenemos otros centros de producción fuera de China que podrían ver aumentados sus pedidos”.

Por su parte, desde un retailer señalan que si bien aún no se ve un efecto, la temporada invernal puede retrasarse. Es hoy esa ropa la que se está produciendo allá. “Nosotros trabajamos con cuatro temporadas. La próxima es la de abril y esa está en veremos”, asegura el presidente de una compañía del sector.

Más allá de ello, desde otro retailer precisan que el mayor stock producto del impacto de menores ventas en octubre y noviembre por la crisis social en Chile, podría ayudar a paliar un posible desabastecimiento.

Hoy todos los grandes retailers mundiales y chilenos tienen oficina en Shanghai. Es desde esas dependencias donde los ejecutivos visitan diferentes proveedores, escogiendo a los mejores y entregando detalladamente sus pedidos. “Existen ciertos chascarrs, de que si no les especifican muy bien, terminan recibiendo algo que a lo mejor no era lo que querían”, explica Díaz.

Solo Falabella tiene 120 empleados en ese mercado. Por ende, cuentan con un monitoreo in situ. “Nuestra prioridad ha sido velar por su seguridad y la de sus familias. Hasta el minuto no hay contagiados y se encuentran fuera del área de mayor riesgo”, subrayan. Actualmente —confirman en otras empresas del rubro— todas las oficinas de las empresas están cerradas y las personas están trabajando desde sus casas. Desde la matriz internacional de H&M, de hecho, aseguran haber suspendido todos los viajes de negocios hacia y dentro de China.

En el caso de Chile, tal situación es menos dramática. Juan Esteban Musalem explica que en esta época estival, tradicionalmente los empresarios no viajan a China. Además —agregan fuentes del retail— hoy el contacto es vía *conference call* y teléfono. ●

**EFFECTO DEL VIRUS****se deja sentir
en Chile**

Un reportaje de **MARÍA JOSÉ TAPIA Y CARLOS ALONSO**

“

La situación con China es absolutamente normal”. El lunes, pasada las 11.00 horas, el ministro de Agricultura, Antonio Walker, llamó a la calma.

Ese día, el secretario de Estado dio cuenta de que la propagación del coronavirus aún no

tenía mayor incidencia en Chile. Pero fue cosa de minutos para que distintas informaciones comenzaran a diferir completamente de lo que a primera hora había dicho el ministro: 1.500 contenedores de cerezas varados en los puertos chinos fueron el aviso para que empezaran a salir los datos. Tal es así, que una semana que había empezado con una clara frase de normalidad, terminaba con una reunión de emergencia, liderada por Dirección, entre el sector público y privado para abordar justamente el impacto de una epidemia que hasta el cierre de esta edición ya llevaba 638 muertos. En cinco días, el coronavirus se tomó la agenda.

De momento, el sector exportador ha sido el que más ha acusado el golpe. China es actualmente el principal destino de los envíos chilenos, con exportaciones por un total de US\$22.264 millones en 2019, entre los que destacan la minería y productos silvoagropecuarios y pesqueros.

Hoy son 8 millones de cajas de cerezas chilenas las que no han podido comercializarse en el gigante asiático, todas las cuales fueron mandadas para la celebración del Año Nuevo Chino que pasó prácticamente desapercibido a raíz del virus. “La venta de fruta fresca ha caído entre un 50% y 60%”, decía el director de ProChile el miércoles, Jorge O’Ryan. A ello se suma el sector acuícola. Hace dos semanas que no se manda ningún salmón a ese lado del mundo. El des-

censo en la demanda dado el cierre de restaurantes y la merma en la actividad de las ciudades, hizo que los mismos clientes chinos les pidieran a los productores locales que no mandaran productos. “Desde prácticamente hace unas dos semanas que se suspendieron todos los despachos de salmón a China. Y siguen suspendidos y no sabemos hasta cuándo”, señaló el presidente de SalmonChile, Arturo Clément. China es el quinto destino del salmón chileno, y se envían a ese mercado, US\$274 millones.

Y así los efectos adversos en los distintos sectores exportadores comenzaron a sucederse. Las viñas, el jueves, eran claras al hablar de un sombrío primer semestre a raíz de este escenario. Más que mal China es el principal destino de exportación del producto. Fuentes al tanto precisan que enero representa cerca de un tercio de lo que la industria nacional manda anualmente a ese mercado; y dado que el coronavirus trunció las festividades del Año Nuevo Chino, gran parte de la demanda cayó. “La gente en China no está saliendo, los restaurantes están cerrados, y el Año Nuevo Chino no generó el efecto esperado. Si a eso le sumamos que había stocks muy altos, el escenario no es auspicioso”, subrayaban desde Vinos de Chile.

Reunión del transporte express

El jueves, Cladec —asociación que reúne a los diferentes gremios de empresas de transporte express de Latinoamérica y el Caribe— realizó una conferencia telefónica con todos sus integrantes. Si bien era un *conference* habitual, uno de los temas que marcó la conversación fue el coronavirus. Según explicó a los participantes el presidente de la entidad, Juan N. Cento —presidente de FedEx Latinoamérica y el Caribe—, hasta el momento



SU IMPACTO NO SE REDUJO SOLO AL ESCENARIO INTERNACIONAL. ESTA SEMANA EL CORONAVIRUS EVIDENCIÓ QUE SU PROPAGACIÓN PUEDE GOLPEAR DE FRENTE A CHILE. EL HECHO DE QUE CHINA SEA NUESTRO PRINCIPAL SOCIO COMERCIAL, TIENE A LOS EXPORTADORES E IMPORTADORES EN ALERTA. EN TORNO A UN 80% DE LO QUE VENDEN LOS RETAILERS LOCALES PROVIENE DE AHÍ; UN 16% DE LOS AUTOS QUE SE COMERCIALIZAN ES DE ORIGEN CHINO; Y LAS ENCOMIENDAS ESTÁN A LA ORDEN DEL DÍA. HOY SE PROYECTA, A LO MENOS, UN RETRASO, Y PROBABLEMENTE UNA INCIDENCIA EN EL YA DÉBIL CRECIMIENTO NACIONAL.

no se están tomando medidas específicas respecto a las encomiendas, puesto que no está claro que el virus se contagie por esa vía. "Hoy no hay un procedimiento especial", subraya. "Si se detecta cualquier situación, donde el riesgo esté relacionado con la manipulación de objetos, ahí sí se tendrán que tomar medidas de control, fumigación, etc.", señala Luis Miranda, gerente general de la Asociación Gremial de Transporte Expreso de Chile, que reúne a empresas como FedEx, UPS y DHL Express.

El ejecutivo comenta que, dependiendo de la empresa, los embarques desde China pueden representar entre un 25% y un 40% de los envíos. "Existe la posibilidad que haya retrasos", explica. Añade, de hecho, que en la conferencia de la Cladec, su presidente aseguró que uno de los operadores que estaba enviando de China suspendió los vuelos por diez días, para estar seguros de que no hay riesgo en la manipulación de los envíos.

Desde Correos de Chile la visión es similar. "Por el momento, no hemos percibido un retraso considerable en los envíos provenientes desde China, ya que gran parte de estos tienen como punto de origen Hong Kong, zona donde el impacto del virus ha sido mucho más acotado en comparación al resto del país". Sin embargo, subrayan que la situación de China es dinámica, lo que indudablemente repercutirá en los envíos provenientes desde dicho país, pues en muchas localidades las actividades diarias –entre ellas las comerciales– están sumamente restringidas. "Esto ha propiciado que tanto operadores logísticos como los sellers tengan problemas para producir las órdenes de compra generadas en distintos puntos del mundo, entre ellos Chile", explican.

Ante esto, sumado al impacto de la crisis sanitaria sobre la demanda y el precio del cobre, los ex-

pertos han empezado a estimar la incidencia sobre el crecimiento de la economía chilena en 2020. En principio, se prevé un impacto acotado, pero no inexistente. "El efecto en el primer trimestre sería más bien moderado y posiblemente se compense hacia los siguientes trimestres. Por consiguiente, no hemos modificado nuestra proyección de crecimiento de 1% para el año", dice el economista jefe de Bci, Sergio Lehmann. Sin embargo, advierte que "el escenario externo para Chile se ha tornado menos favorable producto de los impactos que tendría sobre la actividad global el coronavirus".

Para el economista de Gemines, Alejandro Fernández, son tres los efectos que podría tener esta epidemia, los que derivarían del impacto que tenga sobre la economía de China y global. Dice que en primer término, podría golpear el precio del cobre; "el tipo de cambio sube reflejando lo anterior y la debilidad de la economía global y la demanda por nuestras exportaciones, especialmente desde China se reduce", puntualiza.

La visión de Sergio Godoy, economista jefe de Tanner, es más negativa. "El principal impacto va a ser sobre el crecimiento del primer trimestre", sostiene. De hecho, ya bajaron sus estimaciones de crecimiento para el PIB de Chile en el primer trimestre, desde -0,1% a -0,2% / -0,4%, y para el año completo, desde 1,8% a 1,7%.

En medio de todo este escenario, la próxima semana –específicamente el miércoles– los sectores público y privado volverán a reunirse. El objetivo es seguir monitoreando el desarrollo de la epidemia, con la esperanza puesta en que este lunes, con el término del feriado de Año Nuevo en China, comience a reactivarse su quehacer económico y poder evaluar cuánto demorará el regreso a la normalidad. ●

Autos chinos podrían retrasarse y gatillar alzas de precio

–Hoy, un 16% de los autos que se venden en Chile provienen de China. Aun más, en varias de las marcas restantes una buena parte de las piezas y accesorios vienen del gigante asiático, por ende, el efecto del coronavirus le pega directo a una amplia gama de marcas. De hecho, el martes Hyundai anunció la suspensión de la producción en Corea del Sur –su mayor centro de fabricación– por la falta de piezas. Bajo ese contexto, desde el sector no se descarta un retraso claro en los envíos, y un efecto secundario de alza de precios.

Ricardo Lessmann, presidente y CEO de Automotores Gildemeister –representante de Hyundai en Chile, y de las marcas chinas Geely, Brilliance y Baic, entre otras–, asegura que han tenido varios contactos con el personal que trabaja en su oficina en Shanghai, además de los fabricantes. El panorama es incierto, ya que si bien se prevé que las fábricas comiencen a trabajar el lunes, tras el fin de la celebración del Año Nuevo Chino, no está claro de que sea realmente así. Comenta que existen provincias donde incluso la reactivación podría partir a fines de febrero. De hecho, Toyota anunció el viernes que justamente extenderá el cierre de su planta por al menos una semana más; Geely también informó la postergación de alguna de sus fábricas.

"Las oficinas tampoco podrán abrir sin la autorización final de la administración de los edificios donde estén ubicadas", puntualiza Lessmann. Y agrega que tampoco puede asegurarse que las fábricas automotrices que partan finalmente el lunes próximo, puedan fabricar los autos, porque hay otros fabricantes de piezas y partes que podrían no estar en condiciones de tener los componentes. "Todo está por verse", señala. "No hay nada claro al respecto; va a haber atrasos en la entrega ligada a autos chinos", añade. "Entiendo que Hyundai también está corto de algunos componentes que venían de China, aunque tiene fábricas en EE.UU., México, Brasil, entonces uno puede esperar cambios en los lugares de producción", subra-

ya. Pero agrega: "Sin duda los importadores automotrices no recibirán vehículos en los tiempos que se habían programado, no solo de China, sino que de otros orígenes en caso que usen componentes fabricados en ese país, lo que es común".

Puntualiza, no obstante, que actualmente existe stock, ya que el embarque previo al Año Nuevo Chino salió sin dificultad. Tal inventario alcanza para dos meses y medio, tres meses, tras lo cual vendrían las dificultades. "Creo que sí habrá atrasos en embarques de autos chinos; y es de esperar que haya un desabastecimiento y quiebres de stock, pero todo eso se va a ir viendo paso a paso", sostiene.

De hecho, desde la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) no descartan lo anterior. "El virus está afectando la producción y fabricación no solo de vehículos en las plantas chinas, sino de todos los productos fabricados masivamente en dicho país, ya que por disposición de las autoridades chinas, numerosos trabajadores no han concurrido a sus puestos de trabajo", detalla el secretario general de la entidad, Diego Mendoza. Y añade: "Es por ello que el virus está mostrando una afectación de la economía a escala global. Dependiendo del avance en la contención del mismo, podrían verse algunos efectos económicos en Chile en el corto plazo, como un alza en el tipo de cambio, un mayor precio del cobre y afectaciones a la exportación de este producto. Al ser esta una crisis que repercute en la economía china, socio estratégico de Chile, es natural que todos sus productos se vean afectados".

Lessmann apunta a que dado este escenario, las alzas de precios en el sector podrían acelerarse: "Los precios de los autos no han subido prácticamente nada, considerando el nivel actual del dólar. Los importadores, lo que hemos hecho, es decir bajamos los niveles de inventario y les subimos el precio a las producciones nuevas que llegan, pero cuando no vas a tener inventario luego, uno acelera esa transferencia del precio del dólar al precio de venta", afirma. ●

