



FORO ESPAÑOL DE REFERENCIA MARÍTIMA

1 diciembre de 2021

FORO ESPAÑOL DE REFERENCIA MARÍTIMA (FERM)

Dieciocho organizaciones representativas de las empresas cargadoras de múltiples sectores industriales, usuarios de la logística y del transporte marítimo y actores principales en la cadena de suministro, forman parte del FERM, Foro Español de Referencia Marítima para observar, analizar y ser el interlocutor en el nuevo "campo de juego" del transporte marítimo global surgido a partir de la situación post pandémica.

EL "SHIPPER OF CHOICE": LA CLASIFICACIÓN DEL CLIENTE PARA QUE LA CADENA DE TRANSPORTE CONTINUE FALLANDO

Las cadenas logísticas globales se han mostrado muy vulnerables ante las tensiones generadas a causa de la disrupción provocada por asimétrico aumento de la demanda en paralelo a la concentración de la oferta. La situación actual no debe sólo atribuirse a la situación pandémica y a los factores desenvueltos entorno a ella. Existían unos elementos normativos y regulatorios previos que han favorecido que la situación se haya degradado notablemente y se haya mostrado más grave de lo habría podido ser si las reglas de juego de la cadena de suministro global se hubieran regulado con una normativa de arbitraje neutral para todos los actores que en él desarrollan sus actividades.

La normativa Consortia Block Exemption Regulation (CBER) en vigencia desde 2009, y cuyo órgano legislador proponente es la Comisión Europea - concretamente de la Dirección General de Competencia "DG Comp" - facilita un marco de cooperación de las compañías marítimas que, en el formato de alianzas, fomenta su colaboración para ofrecer "precios más bajos y una mejor calidad de servicio para los consumidores". La normativa CBER persigue, en la práctica y como fin fundamental, la mejora de servicios para los usuarios del transporte marítimo¹. El evidente resultado de esta normativa es el contrario al pretendido por el Legislador. Asimismo, la situación del transporte marítimo ha trascendido notoriamente más allá del flujo informativo especializado para situarse en medio del debate de la esfera pública con conclusiones acreditadas y visibles: esta regulación (con el redactado actual vigente desde 2009) causa unos efectos altamente lesivos para los usuarios del transporte marítimo y para todos los consumidores. Y ello lo provoca tanto por acción como por omisión de sus preceptos jurídicos.

Es destacable remarcar que el caos operacional del transporte marítimo global actual no atiende ni reacciona al principio básico de la regulación -mejorar la calidad del servicio- y para el que esta normativa debería justificar su vigencia que, además, acusa una ausencia notoria de monitorización por parte del Regulador.

La concentración extrema de la oferta, en combinación con el aumento de los tiempos de tránsito y el alto voltaje de los fletes marítimos ha excluido a miles de empresas importadoras y exportadoras de poder desarrollar sus normales funciones de aprovisionamiento y suministro de materias primas y productos. Con la mirada equivocadamente puesta en la escasez de estiba y de contenedores, éstos se muestran sólo como el síntoma visible de la disrupción que, con unas existencias globales de 43 millones de contenedores en 2020, y que en 2021 ha aumentado en 3 millones más disponibles para su uso, revela que el jaque al suministro global se encalla en la gestión y en la imposibilidad de las empresas cargadoras para contratar un servicio marítimo de transporte de calidad, diversificado, eficiente que priorice la atención al cliente y eficaz en su desarrollo operacional.

Los usuarios del transporte marítimo sufren una grave desatención que va más allá del descuido operacional. La extrema dificultad en la expedición y embarque de productos obedece, además, a un nuevo concepto añadido, un algoritmo invisible que categoriza a todas las empresas exportadoras e importadoras del mundo: la etiqueta de "shipper of choice" (la clasificación y posterior elección de clientes por parte de los proveedores de transporte marítimo).

¹ Comisión Europea. [14 Nov 2021] CBER – Antitrust: Commission prolongs the validity of block exemption for liner shipping consortia "lower prices and better quality of service for consumers" https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_518

Esta selección de clientes, que se realiza en función de parámetros reservados y desconocidos, altera los principios básicos de relación cliente-proveedor, deteriora la confianza entre los actores logísticos y favorece la opacidad para perpetuar la actual aleatoriedad operacional de las navieras, incumpliendo sistemáticamente los contratos, los acuerdos de precios y las condiciones pactadas al infundir confusión a los usuarios sin visibilidad sobre el transporte de sus productos: *blank sailings*, *grey containers* (contenedores que viajan vacíos, aún habiendo demanda de carga en el puerto original de embarque, hacia zonas donde serán reexpedidos con altos fletes), así como el desorden generado por el anuncio de congelación del termómetro de "spot rates" por parte de algunas de las navieras. Todo ello genera un efecto látigo de amplificación de percepción de caos logístico marítimo todavía más pernicioso, en que la demanda reacciona generando más demanda o cancelándola definitivamente, a raíz de la incertidumbre operativa y la poca fiabilidad disponible, que tensiona aún más la capacidad actual de resolución del transporte marítimo.

La selección y elección del cliente puede ser legítima, pero no ética, especialmente en este momento donde las capas de desinformación logística de las compañías marítimas y de acontecimientos disruptivos no sugieren al cliente ningún mecanismo que aporte soluciones para que mejoren su eficiencia, ni tampoco a la logística global.

El empresariado usuario del transporte marítimo deberá enfrentar esta difícil situación con medidas paliativas de corto plazo ya que el medio plazo no es estimable. Ello consumirá muchos recursos de las organizaciones, con el consiguiente daño para todas las cadenas de negocio que, hasta hoy son las que han funcionado en Europa. Si esta situación se prolonga, el resultado puede cambiar para siempre el transporte marítimo, cronificando males y defectos que, a fecha de hoy, podrían interpretarse como coyunturales, cuando la certeza operativa nos indica que, en buena parte, no lo son.

La cadena de suministro global reclama una solución de monitorización urgente por parte del Regulador. Esta acción básica de supervisión y control está fallando en sus pilares más básicos de garantía normativa de servicio y transparencia.

Para más información contacten con Jordi Espín, portavoz del FERM; jespin@transprime.es
 Web informativa <https://www.transprime.es/foro-espanol-de-referencia-maritima-ferm/>



ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE