



FORO ESPAÑOL DE REFERENCIA MARÍTIMA

19 mayo de 2022

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 TRANSPORTE MARÍTIMO CONTINÚA FALLANDO: LA EXTREMA BANALIZACIÓN DEL SERVICIO IMPACTA NEGATIVAMENTE EN EL FLUJO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

El salto de escala portuaria, también conocido como *blank sailing*, irrumpió de manera masiva en la cadena de transporte marítimo durante el primer trimestre de 2020, a raíz de la llegada de la pandemia. Su uso y abuso ha sido uno de los temas centrales del debate sobre la gestión del transporte marítimo por su impacto directo en la cadena de suministro y por extensión, en los efectos que toda la sociedad percibe sobre la poca fiabilidad actual de los flujos de transporte global. El primer trimestre de 2020, la ruta Asia-Mediterráneo acumuló 25 incumplimientos de escala portuaria, justificados entonces por la contracción de la demanda y el freno a la economía mundial. El primer trimestre de 2022, la cadena de suministro asociada a esta misma ruta ha sufrido nuevamente 25 cancelaciones de escala¹. Aunque inicialmente parte de este problema pudiera deberse a la falta de medios de transporte por sobredemanda desde EE. UU. y Europa, esta práctica hoy no admite ninguna justificación ya que la mercancía queda a la espera de ser recogida o entregada y es víctima directa de esta práctica operacional arbitraria.

Este simple dato y su comparación con 2020 merece reflexión y abre la opción a examinar toda la gama de sucesos, obstáculos y trabas que interrumpen y afectan de manera directa al transporte marítimo. La justificación pandémica, que ha servido para explicar y acreditar todos y cada uno de los problemas que se han acumulado a lo largo de los dos últimos años, no admite ya más elasticidad en la reiteración de incidentes ni prolongación en el calendario. Ningún escenario empresarial admite dos años consecutivos de constantes problemas como los que han acontecido; ningún contexto logístico fiable admite tampoco la banalización a la que el servicio de transporte marítimo está sometido en la actualidad: No se constata voluntad de mejora ni de solución por parte de los proveedores de transporte, amparados por una opaca legislación europea (CBER) que en su normativa apunta literalmente a los usuarios de transporte como los responsables de obtener el peso de la prueba y demostrar que el mercado de transporte marítimo sufre disfunciones operativas graves, enquistadas y eternamente vigentes.

A todo ello hay que añadir que el proceso integración vertical que absorbe operadores logísticos intermedios arroja interrogantes sobre la calidad y adaptación del servicio a las necesidades del cliente. La concentración actual de los proveedores de transporte marítimo en alianzas crea nuevos retos para los Gobiernos y la Comisión Europea en el difícil equilibrio de asegurar un nivel de competencia que se ajuste a los derechos de los usuarios y mantenga paralelamente un catálogo de servicios eficiente y competitivo. La no monitorización de la situación operacional del mercado de transporte marítimo por parte de las Autoridades ni del Regulador Europeo podría crear un riesgo de mercancía "cautiva" que generaría un grave efecto dominó de retrasos y demoras sin que la naviera, convertida en gestora integral de la cadena de transporte desde el mar hasta la puerta del cliente, dedique los recursos suficientes para garantizar unas mínimas condiciones de transporte eficientes en base a la rapidez, la calidad, la atención y los derechos del cliente.

¹ Según datos trimestrales actualizados de Drewry Shipping & Co <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/cancelled-sailings-tracker> [9 mayo 2022]

La cadena de suministro podría estar al límite de la tensión operativa, y las soluciones para fluidificarla no llegarán penalizando con más costes a las mercancías que estén más tiempo en las terminales portuarias sin un análisis profundo del motivo de su estancia; ni tampoco sin mejorar el flujo de información y transparencia hacia el cliente; ni aparecerán espontáneamente si no se sitúa al cliente y su mercancía en el centro de la ecuación.

La mercancía debe ser considerada fuente de riqueza en su paso por cada eslabón logístico y no debería ser retenida en ninguna etapa de su viaje, ni acumular costes ni recargos extras cuando el retraso está causado por ineficiencias ajenas al usuario de transporte. El transporte marítimo actúa de manera ineficiente al ignorar la voz del cliente y conjugar economías de escala con una restrictiva política de oferta de transporte amparada por un marco normativo europeo abstracto que no favorece la transparencia ni monitoriza su impacto en la cadena de suministro.

La incerteza operacional del transporte marítimo acumula ya dos años continuados de graves problemas que dibujan un escenario operacional lento, incierto y caótico. La actual desinformación de acontecimientos sobre los puertos chinos añade una línea más de tensión que debería motivar a los Agentes Institucionales Españoles a emprender una urgente labor de análisis, contingencia, coordinación de información y transparencia que evite más problemas y que transmita debidamente al Regulador Europeo (DG COMPETENCE) que una normativa que ampara y fomenta esta situación es altamente lesiva para los usuarios del transporte y por extensión, para toda la sociedad.

Para más información contacten con Jordi Espín, portavoz del FERM; jespín@transprime.es

Web informativa <https://www.transprime.es/foro-espanol-de-referencia-maritima-ferm/>



ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE