

Diario del Puerto.com

Portada »

Los fletes seguirán en aumento a nivel mundial

A nivel mundial, la tendencia al alza de los fletes se mantendrá, como mínimo, hasta después del verano por parte de las principales navieras. Además, este aumento, repercutirá en el precio final del producto, es decir, en el consumidor final.



Agustín Montori, presidente Marítimo de FETEIA-OLTRA; Rafael López-Loriente, director de Logística de Deoleo; Nuria Lacaci, secretaria general de ACE, Jordi Espin, Secretario General de Transprime-Spanish Shippers' Council.

"El transporte marítimo en rutas transoceánicas está viviendo una época difícil con fletes en constante ascenso, lo que nos deja un escenario con mucha dificultad". Así ha inaugurado Núria Lacaci, secretaria general de la Asociación de Cargadores de España (ACE), el webinar "Situación y previsiones del mercado de los contenedores", organizado por la propia entidad.

”

"Tenemos un oligopolio camuflado de diez armadores que se han aliado en tres alianzas"

"Tenemos un oligopolio camuflado de diez armadores que se han aliado en tres alianzas"

Agustín Montori, presidente Marítimo de FETEIA-OLTRA; Rafael López-Loriente, director de Logística de Deoleo, y Jordi Espin, secretario general de Transprime Spanish Shippers'

Diario del Puerto.com

Council, han coincidido en afirmar que los fletes "no van a bajar", al contrario, "van a seguir siendo altos en todo el mundo" y, además, "los armadores van a seguir utilizando los blank sailings".

"Oligopolio camuflado" y posible inflación

Aunque las autoridades dicen lo contrario, "tenemos un oligopolio camuflado de diez armadores que se han aliado en tres alianzas", ha subrayado Montori.

"Los grandes armadores desarrollan una política de integración vertical en sus negocios que les llevan a hacerse los dueños virtuales en los puertos. De modo que, progresivamente, controlan toda la cadena de transporte. Esto ha sido denunciado", ha manifestado el presidente Marítimo de FETEIA-OLTRA.

"Definir un reglamento"

Por ello, "pedimos definir un reglamento, una relación donde sentar unos comportamientos éticos y nos podamos entender" y, en estos momentos, según ha explicado el secretario general de Transprime Spanish Shippers' Council, actualmente "estamos en el punto de recoger datos para llevarlos a la CE" pero, de momento, "no existe diálogo" con las navieras.

Ante esta situación, los cargadores quedan en una situación de desamparo, ya que el regulador, es decir, la Comisión Europea, "lo permite", incide Jordi Espin.

Como ejemplo de esta práctica, Rafael López-Loriente, director de Logística de Deoleo, ha relatado la situación que vivió la compañía respecto al incremento "progresivo" del flete y también del petróleo.

Además, otro problema que añade a la lista López-Loriente es la inflación, "de la cual depende en gran parte el petróleo".

"Los acuerdos con las navieras se han roto y han quedado incumplidos. Ahora utilizan todas las armas que tienen en su poder y no hay manera de ponernos en una situación de fuerza, donde el papel de cargador es muy complicado de cambiar y es muy difícil revertir esta situación", denuncia el director de Logística de Deoleo.

Diario del Puerto.com

¿Cómo empezó todo?

Agustín Montori, presidente Marítimo de FETEIA-OLTRA ha explicado durante su intervención que **el problema se inició con la construcción de los grandes buques portacontenedores**, que tenían como objetivo "abaratar costes y optimizar los tráficos".

Con estos megabuques, "desaparecen muchísimas salidas que había antes, se acortan los circuitos de los buques y aparecen ciertas dificultades para la mercancía, como el cambio en los tiempos de tránsito", ha destacado. Montori.

Tras las crisis del 2008 y la reciente y actual provocada por el COVID-19, durante el tercer trimestre de 2021 la demanda siguió subiendo y **comenzaron a aparecer "congestiones brutales y potentes en los puertos"** de la costa oeste de EEUU y de los puertos del sur Inglaterra".

"Los grandes buques llenan los puertos con miles de contenedores en una escala", lo cual no provoca problemas en el proceso de la descarga pero sí se refleja en el "insuficiente número de camiones para transportar esos contenedores a su lugar de destino y devolverlo a los puertos vacíos", lo que, finalmente, desencadena en "un shock potentísimo de escasez de contenedores que aún vivimos".