

Diario del Puerto.com

ATEIA Aragón analiza los problemas que alteran el curso del transporte marítimo

"La situación de transporte marítimo ha modificado su proceder desde el inicio de la pandemia provocando que una situación que se preveía temporal se haya convertido en permanente, afectando a la actividad de las empresas exportadoras e importadoras". Esta es la conclusión de ATEIA Aragón, tras las últimas reuniones mantenidas entre los socios de la entidad.

Dichos encuentros tuvieron lugar en la comisión marítima de ATEIA Aragón, el pasado 9 de septiembre, y en la reunión de la junta directiva el pasado jueves 16 de septiembre.

Esta coyuntura, explican, ha generado un "cambio radical" en los tiempos y costes afectando directamente a las cadenas de suministro provocando problemas de stocks, paralizaciones de fábricas, desabastecimiento de determinados productos y aumento de costes, entre otros. Ante esta situación, desde la entidad recuerdan que "alrededor del 90% del transporte mundial es transportado vía marítima y que sólo cinco compañías navieras controlan más del 65% de la cuota de mercado".

” **"Cabe recordar que alrededor del 90% del transporte mundial es transportado vía marítima y que sólo cinco compañías navieras controlan más del 65% de la cuota de mercado"**

Ante esta situación, la entidad se compromete a seguir informando, de ahora en adelante, sobre el cambio en el modelo de negocio marítimo y sus implicaciones en el tejido empresarial exportador e importador, "a las asociaciones, foros, grupos de trabajo de los cuales formamos parte, tanto a nivel local como a nivel nacional a través de FETEIA y CLECAT a nivel europeo".

Principales problemas

De entre todos los problemas analizados, que desembocan en la coyuntura actual, desde ATEIA Aragón destacan los siguientes:

- **Disponibilidad de espacio en los buques** y contenedores, provocando incumplimientos de los plazos de entrega.
- **Aumentos de los tiempos de tránsitos** y tiempos de trasbordo, obligando al cargador a dedicar más recursos a aprovisionamiento y una menor rotación de los productos
- **Reestructuración continua de servicios y escalas** a través de acciones como blank sailing, cut and run, etc. sin posibilidad de contraprestación por ello.

Diario del Puerto.com

- **Implementación de costes** de cancelaciones y modificaciones.
- **Despersonalización de los servicios** de atención al cliente, falta/retraso de información y dificultad a la hora de encontrar soluciones.
- **Aumento del control**, por parte de las navieras, de los servicios auxiliares al transporte marítimo. Obligando al cliente a adaptarse a sus tiempos.
- **Aumento del coste del flete marítimo** e implementación de recargos y, con ello, del precio final del producto, limitando su competitividad, en un ambiente de completa inestabilidad.
- **Perdida de autonomía** del pagador aceptando forzosamente condiciones cambiantes.