

puertos y más

TRANSPORTE Y LOGÍSTICA PARA LA NUEVA MOVILIDAD

Nicolette van der Jagt (Clecat): “Nunca la fiabilidad del transporte marítimo ha sido peor”

Entre los fletes desbocados y el blank sailing, la escasez de contenedores, la congestión en los grandes puertos y las restricciones por la pandemia, al transporte marítimo se le han ensanchado las costuras. El problema es grave, tanto que puede retrasar la recuperación económica global (y la europea, en particular) una vez remita lo peor de la pandemia. Para Nicolette van der Jagt, directora general de la asociación de transitarios europeos Clecat, la cadena de suministro pende de un hilo.

Asistimos a tensiones sin precedentes en la cadena de suministro global. ¿En qué punto estamos?

La historia es larga. Desde el estallido de la pandemia, nuestros asociados se han enfrentado a graves dificultades para mantener operativas las cadenas de suministro debido a las decisiones unilaterales de las navieras. Estas han provocado escasez de capacidad y de equipos de transporte marítimo, una reducción drástica de los niveles de servicio y un aumento sin precedentes de las tarifas de los fletes, de hasta un 500%, con recargos diseñados de forma muy creativa. En otras palabras, la estabilidad y la fiabilidad del transporte marítimo nunca han sido peores, mientras que los precios por mover contenedores han seguido subiendo hasta máximos históricos.

Los fletes se han disparado desde 1.500 dólares antes de la pandemia a más de 5.000 ahora. ¿Volverán los precios anteriores a la crisis?

Sin duda, en algún momento, pero no en un futuro próximo.

¿Qué consecuencias comporta esta fiabilidad en mínimos históricos?

La prioridad de los transportistas sigue siendo garantizar que la carga siga moviéndose y que los contenedores lleguen a su destino. Nuestros clientes finales, los consumidores europeos, también se están enfrentando a esta situación, ya que la espiral de costes y los retrasos en la entrega de los contenedores están causando graves problemas a los importadores. Como resultado, los minoristas y los fabricantes están empezando a experimentar escasez tanto de productos acabados como de componentes. Esto impacta especialmente en las empresas

puertos y más

TRANSPORTE Y LOGÍSTICA PARA LA NUEVA MOVILIDAD

europas más pequeñas con reservas financieras limitadas y pone en riesgo la recuperación tras la crisis. Por otro lado, las navieras han tenido beneficios multimillonarios durante la pandemia.

“¿Ha observado últimamente la entrada de nuevos operadores en las grandes rutas? La respuesta es no. Cuando no hay nuevos participantes es que se trata de un oligopolio”

Ustedes acusan a las navieras de inflar precios aprovechando la pandemia. Estas dicen que es culpa de la congestión...

Las navieras tratan de salir del paso señalando a otros. Lo de la congestión puede ser cierto, pero es un problema que ellos mismos han creado. Antes mantenían la capacidad muy ajustada a propósito. Ahora la sensación es que las navieras han perdido el control. Así que el daño ya está hecho... Lo que nuestros asociados consideran preocupante es que se señale con el dedo a las terminales y a los operadores de tierra, incluso que se llegue a culpar a los consumidores. La causa es que los buques son más grandes y los puertos, en cierta medida, desean acogerlos, poniendo toda la carga en otros eslabones de la cadena de suministro.

El transporte marítimo ha ganado capacidad en los últimos años. ¿No es paradójico que ahora falten barcos?

No hay falta de capacidad. Se trata de una gestión de la capacidad, que es muy distinto.

Las alianzas navieras, ¿son un oligopolio encubierto?

Es evidente que no hay competencia en las principales rutas porque el mercado está cerrado. ¿Ha observado últimamente la entrada de nuevos operadores en las grandes rutas? La respuesta es no. Cuando no hay nuevos participantes es que se trata de un oligopolio.

En Clecat han sido muy críticos con la prórroga del reglamento sobre alianzas marítimas, el tiempo parece darles la razón...

Desde Clecat, junto con otros actores de la cadena de suministro marítimo, expresamos nuestro descontento con la decisión de la Comisión Europea de prorrogar el reglamento REC para las alianzas marítimas hasta 2024. Estos acuerdos autorizan a las navieras a gestionar conjuntamente la capacidad y a acordar colectivamente los blank sailing. En nuestra opinión, la actual escasez de capacidad, mantenida continuamente por las navieras, ha permitido que puedan incrementar significativamente las tarifas tanto para las operaciones al contado como para las realizadas bajo contrato.

puertos y más

TRANSPORTE Y LOGÍSTICA PARA LA NUEVA MOVILIDAD

¿Cómo define la posición de la Comisión Europea en lo que está ocurriendo?

Hemos estado en contacto con la dirección de Competencia de la Comisión Europea en numerosas ocasiones en el momento de la revisión del REC y también durante la pandemia actual, y les hemos pedido repetidamente que reaccionen ante las prácticas de las navieras. También hemos alertado a sus homólogos de la DG Move. A pesar de nuestros enormes esfuerzos, la Comisión no ha prestado suficiente atención a este asunto y no ha atendido nuestras preocupaciones.

“Una escalada de las restricciones nacionales tendrá un impacto devastador en las cadenas de suministro. Lo estamos viendo efectivamente con los requisitos adicionales establecidos por Alemania en sus fronteras”

Al problema en el mar se añaden las restricciones en tierra. En los últimos días, Alemania y otros países han establecido férreos controles en sus fronteras. ¿Hay riesgo de ruptura en la cadena de suministro?

Una reacción en cadena y una escalada de las restricciones nacionales tendrán un impacto devastador en las cadenas de suministro. Lo estamos viendo efectivamente con los requisitos adicionales establecidos por Alemania en sus fronteras. La falta de instalaciones para hacer los test en los pasos fronterizos crea dificultades adicionales para los transportistas y, por tanto, suponen un obstáculo para la necesaria fluidez del transporte de mercancías.

Un problema añadido es el Brexit. ¿Cómo está impactando en la cadena de suministro, mejor o peor de lo que esperaban?

Hasta ahora no hay retrasos en las fronteras, ni largos tiempos de espera. Es lo que esperábamos. Pero hay problemas con los transportistas en particular y con el sector en general por falta de preparación. Y esperamos más dificultades en la segunda y tercera ola de controles, que llegarán en abril y julio. En enero observamos que una gran parte de las mercancías se declaran de forma incorrecta o no se declaran en absoluto, y no cumplen la normativa aduanera ni de productos. Mientras los transitarios y los agentes de aduanas se han preparado en los últimos años para las consecuencias del Brexit, muchos de sus clientes están empezando a adaptar sus procesos ahora. Al mismo tiempo, a menudo no se entiende que la carga de trabajo adicional para los transitarios puede suponer un aumento notable de los costes logísticos.

¿Todavía hay mucho desconocimiento sobre los procedimientos a seguir?

puertosymás

TRANSPORTE Y LOGÍSTICA PARA LA NUEVA MOVILIDAD

El acuerdo comercial alcanzado entre la UE y Reino Unido no cambia el hecho de que hay que cumplir con los nuevos requisitos aduaneros. Clecat ha pedido a los transportistas que se preparen para el Brexit. El generoso trato preferencial sin aranceles ni cuotas, establecido en el nuevo acuerdo, solo se aplica si se respetan las normas de origen y los procedimientos acordados. El flujo de productos vegetales y animales se ve gravemente perturbado por incumplir los requisitos sanitarios y fitosanitarios, como la falta de certificados o cumplimentaciones incorrectas. Los procedimientos de tránsito no resueltos, en virtud de los cuales se realizan muchas operaciones transfronterizas, pueden aumentar el riesgo de responsabilidad de los transportistas. Las restricciones por el covid y la limitada capacidad son otras complicaciones añadidas.

Sobre la descarbonización del sector, ¿cuál es la posición de Clecat respecto a la Estrategia de Movilidad Sostenible presentada recientemente por la Comisión?

Esperamos la presentación de una nueva serie de proyectos legislativos en el segundo semestre de este año y en 2022. Va a depender mucho de los detalles.