

► Jornada de la Fundación Francisco Corell

Cargadores y transportistas coinciden en la necesidad de alcanzar acuerdos estables para ganar eficiencia todos los eslabones

Expertos apuntan que el peso del transporte en los costes logísticos depende de cada cadena y del tipo de envío, un factor 'muy variable'

► Cuantificar el peso del transporte en los costes logísticos depende de cada cadena, de cada envío y de sus múltiples factores, según se puso de relieve en una jornada organizada por la Fundación Francisco Corell. Cargadores y transportistas coinciden en la necesidad de acuerdos estables para lograr una cadena más eficiente.

EVA MÁRMOL. Barcelona

El transporte supone alrededor del 60 por ciento de los costes logísticos de un producto. Es el porcentaje aproximado en el que coinciden los expertos. La realidad es que cuantificar el peso del transporte depende de cada cadena logística, de cada envío y de sus múltiples factores como el volumen transportado, la periodicidad y si es el camión *puerta a puerta* o hay un tramo del trayecto en barco o tren, entre otros. Así se puso de relieve en la jornada sobre la influencia de los costes del transporte en los gastos logísticos, organizada por la Fundación Francisco Corell en Barcelona. Representantes de cargadores y de transportistas coincidieron en que



M.A. OCHOA (F. Francisco Corell), J.M. Fortuny (Generalitat) y E. Soravilla (Transcalit).

la eficacia de la cadena logística pasa por la colaboración estable entre fabricantes y sus proveedores de transporte. Eso sí, el cargador debe tener en cuenta que "al pagar el transporte también está abonando unos costes logísticos que se ha ahorrado él", aseguró Joan Marquès, director de Análisis y Estadística de la empresa de transporte Nagrup Hispania. Para este opera-

dor, se entiende por transporte "hacer el trayecto óptimo. Todo lo que no tiene que ver con ello y está relacionado con el tipo de envío es coste logístico", como la espera del conductor a que abra el almacén para descargar.

También desde el punto de vista de los transportistas, el presidente de Transcalit (territorial de CETM), Enrique Soravilla, alertó que cuan-

do la relación entre cargador y proveedor de transporte "únicamente se basa en el precio es difícil llegar a la eficiencia". Igualmente, las empresas, en este caso logísticas, "se equivocan si consideran al transporte por carretera un mal necesario en lugar de un colaborador necesario", añadió.

Desde el punto de vista de las cargadoras, también se puso en valor "los acuerdos a largo plazo que generan beneficios que se reparten entre ambos (cargadores y empresas de transporte)", aseguró Marc Nicolás, responsable de Transporte de Aecoc. El representante de la asociación de fabricantes y distribuidores hizo hincapié en que "una cosa es el coste del viaje y otra lo que cuesta transportar la mercancía". Y esto último depende de factores como aprovechar al máximo tanto el peso como la capacidad de volumen del remolque o evitar los retornos en vacío.

Una cargadora como es Seat tiene claro que "el transporte forma parte crítica de la cadena logística", señaló Manuel Medina, responsable de Logística y Distribución de la compañía, porque, por ejemplo, un proveedor tiene un margen, como mucho, de cuatro horas entre que recibe el pedido de un suministro determinado y que el mismo esté en la cadena de montaje. Seat mantiene acuerdos con sus proveedores de tres años más dos de prórroga antes de volver a sacar el *tender*. El transporte supone entre un 50 y un 60 por ciento de los costes logísticos del fabricante de automoción, "una actividad que permanece estable, pero con tendencia a bajar en proporción por el incremento de otras labores logísticas".

Marc Iglesias

Consultor Trans./Log. Institut Cerdà

"El 50% menos de operaciones"



Las operaciones de transporte por carretera entre 2007 y 2013 se redujeron el 50 por ciento debido, en buena medida, al estallido de la burbuja

inmobiliaria. El 80 por ciento de esta caída es imputable al sector del transporte relacionado con la construcción. Sigue la tendencia de incrementarse el peso de la logística, que supone alrededor del 4 por ciento sobre el global de la economía. Y ello se debe más a actividades afines al transporte que al transporte. La intermodalidad seguirá creciendo. España es uno de los países de Europa con el combustible más barato con impuestos y de los más caros antes de impuestos.

Marc Nicolás

Responsable Transporte de Aecoc

"Bajando stock sube coste del transporte"



El viaje sale a 0,73 euros por kilogramo en un camión cargado con 1.000 kilogramos de mercancías. Si el camión lleva 25.000 kilogramos, el precio

baja a 0,03 euros. Los vehículos pesados circulan de media entre el 75 y el 85 por ciento de su capacidad cargados en peso y el 65 por ciento en volumen. Se reducen stocks para ahorrar costes financieros. Y ello provoca que se tengan que hacer más viajes porque las entregas son más frecuentes y más dificultad en llenar el camión. Hay que analizar si la disminución del coste financiero por trabajar con stocks reducidos compensa el incremento que experimenta el gasto en transporte.

Manuel Medina

Respon. Logística Distribución Seat

"No soportamos un aumento de precios"



La carretera sigue siendo predominante porque se ha sabido situar frente a otros medios. Nos gustaría que siguiera así, aunque tiene que pensar cuestiones

como que no podemos soportar un aumento de los precios. El camión se ha sabido posicionar muy bien y han influido otros factores como la disminución de los volúmenes de transporte. Si aumentan los volúmenes, volverá la demanda ferroviaria. Y todos vamos a necesitar la cooperación carretera-ferrocarril cuando crezcan más los volúmenes. El ancho de vía internacional no sirve en la medida que no supone una reducción de costes respecto a los medios que usamos ahora.

Joan Marquès

Direc. Análisis y Estad. Nagrup

"Es poco flexible el coste kilométrico"



Los costes kilométricos, como las restricciones de circulación, los retornos en vacío o los tiempos de trabajo, que están absolutamente

regulados, son muy poco flexibles y pocas diferencias puede haber entre una empresa de transporte y otra. Las compañías, cuando diseñan su logística, muchas veces olvidan las limitaciones que tenemos en el sector del transporte. Mantenemos o disminuimos costes, pero se incrementan los costes logísticos y aparecen porque bajan otros. Las cadenas deberían ser realmente colaborativas y tener en cuenta todos los eslabones, incluidas las limitaciones del transporte.