



El sector logístico como factor de competitividad de la pyme valenciana

Cámara
Valencia

Diciembre 2015

Cámara Oficial de Comercio , Industria, Servicios y Navegación de Valencia

Indice

1. El Sector Logístico: situación actual y su incidencia en la competitividad de la pyme valenciana.
2. Tendencias del comercio mundial
3. Tendencias que inciden en la logística
4. Perspectivas de infraestructuras logísticas de la Comunidad Valenciana

1. LA LOGÍSTICA: SITUACIÓN ACTUAL Y SUS INCIDENCIA EN LA COMPETITIVIDAD DE LA PYME VALENCIANA

Hoy, la empresa, y la pyme en particular, es el pilar básico del desarrollo de un país, de su economía y un gran creador de riqueza. Los mercados hoy en día son complejos, con clientes cada vez más segmentados y que exigen productos diferenciados, en algunos casos “hechos a la carta”. La actividad logística está asumiendo una importancia creciente en las funciones de la empresa, pasando a ser un factor determinante en el camino para la mejora continua que las empresas deben llevar a cabo, e incluso una herramienta competitiva como elemento diferenciador en su entorno. De hecho, hoy día, la logística es un factor decisivo para la competitividad de las organizaciones, ya que organiza los flujos entre los mercados y acerca a productores y clientes.

La logística está adquiriendo una importancia cada vez más creciente en la estrategia de las compañías, convirtiéndose en un factor determinante para su mejora competitiva en un mercado en continuo cambio. Aplicar mejores metodologías en el aspecto logístico implica obtener ventajas competitivas respecto al resto de compañías, no sólo desde el punto de vista de la mejora de la eficiencia en la gestión sino por el incremento del valor añadido del producto o servicio final

La gestión logística es un coste inevitable, ya que está asociado a la disponibilidad de los productos, sin añadir una operación directa de valor añadido. Pero si se analizan todos los procesos involucrados en facilitar la disponibilidad del producto según las exigencias del cliente, se pueden encontrar muchas maneras y posibilidades de mejora y optimización de los costes. Todavía hoy en día la gestión logística no tiene un alcance bien definido en el ámbito industrial, y en los balances de las empresas no hay consenso en la adjudicación de costes, y en muchos de los casos, no hay ni siquiera una partida clara de costes asociados a la gestión logística.

Según datos del último informe sobre las tendencias de la gestión de la cadena de suministro en las organizaciones, publicado por la European Logistics Association, ELA, más de un 40 por ciento de empresas no conocen el desglose de sus costes logísticos, que según el sector de actividad industrial pueden llegar a un 14 por ciento del total.

Por otra parte, la disponibilidad del producto es un servicio de valor que se ofrece al cliente y que, aunque sus efectos son difíciles de medir a nivel cuantitativo, (todavía se estudia la relación entre costes asociados al nivel de servicio e ingresos), sí que se puede considerar como una herramienta para la estrategia competitiva de las organizaciones. Este aspecto es cada vez más urgente, dado el actual panorama económico y empresarial, tanto a nivel local como mundial

1.1 EL SECTOR LOGÍSTICO EN ESPAÑA

Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), el sector del transporte y almacenamiento contaba en 2013 con 187.200 empresas, un volumen de negocio de 94.770 millones de euros, dando empleo a cerca de 741.200 personas en España. Estos datos reflejan que este sector representa el 9,1% del PIB español.

Sin embargo, la evolución de la actividad del sector del transporte y almacenamiento muestra desde el año 2008 una sustancial tendencia a la baja. Así, en los últimos cinco años el número de empresas se ha reducido en 37.000 (un 19,8%), y el empleo en 235.000 personas (-31,7%).

Por tipo de transporte, el transporte por carretera aglutina el mayor número de empresas, el 90%, y de empleo, el 66%, pero se caracteriza por su gran atomización: el 92% de las empresas de transporte por carretera tiene menos de 5 empleados.

Número de empresas	2008	2013	% var. acumulada
Transporte aéreo de mercancías	39	11	-71,8
Transporte aéreo de pasajeros	119	100	-16,0
Transporte mercancías por carretera, mudanzas	139.527	108.180	-22,5
Transporte pasajeros por carretera	65.851	62.157	-5,6
Transporte marítimo mercancías	81	76	-6,2
Transporte marítimo pasajeros	261	275	5,4
Depósito y almacenamiento	1.596	1.584	-0,8
Transporte ferroviario	9	13	44,4
Actividades anexas al transporte	12.486	14.803	18,6
TOTAL EMPRESAS SECTOR LOGÍSTICO	219.969	187.199	-14,9

Aparentemente, existe una pluralidad de operadores en el sector logístico español, pero algunas de las características del mismo matizan dicha pluralidad:

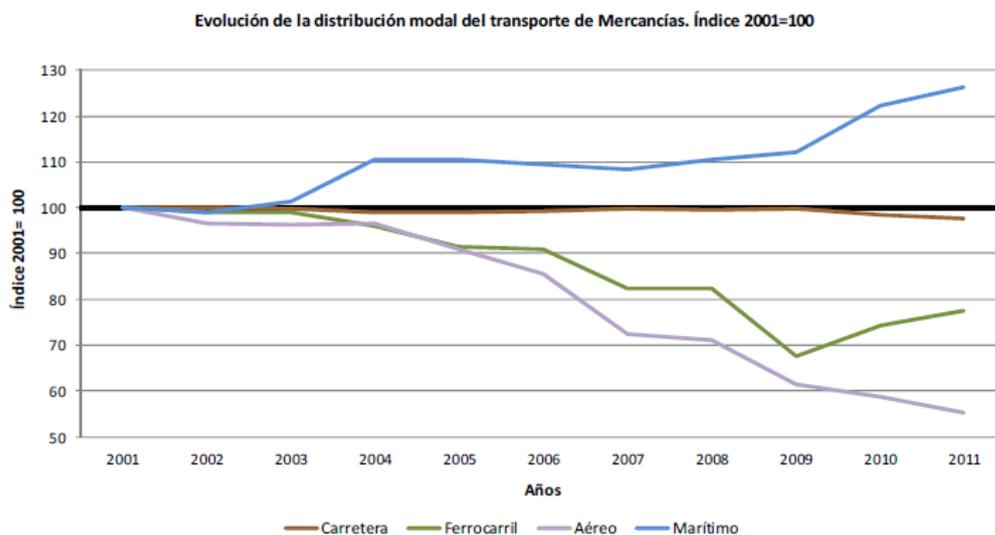
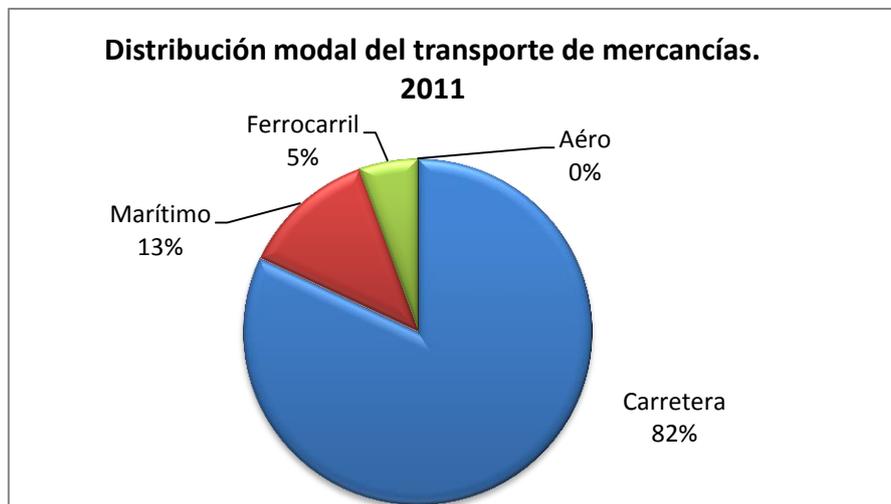
- El transporte por carretera ha experimentado una significativa caída en cuanto a número de empresas, volumen de negocio y de empleo. Situación, que unida a la gran atomización de las empresas de este sector ha provocado en los últimos un aumento de la competitividad, de la productividad por empleado y una reducción de márgenes.
- El transporte aéreo ha visto reducido también el número de empresas, llegando a ser sólo 11 las que realizan el transporte de mercancías. No obstante, el transporte de mercancías por este canal es muy reducido y se concentra en bienes de alto valor y poco peso y volumen.
- El transporte marítimo y ferroviario se concentran en un número reducido de empresas (76 y 13 respectivamente), lo cual implica un elevado grado de oligopolio, baja competitividad, y tamaño mucho mayor que las empresas de transporte terrestre.

Sin embargo, mientras la productividad por empleo en el transporte ferroviario se ha incrementado notablemente (41%), en el marítimo se ha reducido (-4,3%)-

- Destaca sobre todo, el notable aumento del número de empresas dedicadas a actividades anexas al transporte (un 18% entre 2008-2013), que pone en evidencia el auge de todo lo que implica manipulación de mercancías, si bien no se ha incrementado de la misma forma el volumen de negocio en total, y al mismo tiempo se ha reducido el empleo. Ello implica la aparición de empresas de menor tamaño, pero también con una mayor productividad por empleado, gracias a la utilización más intensiva de nuevas tecnologías.

Predominio del transporte de mercancías por carretera

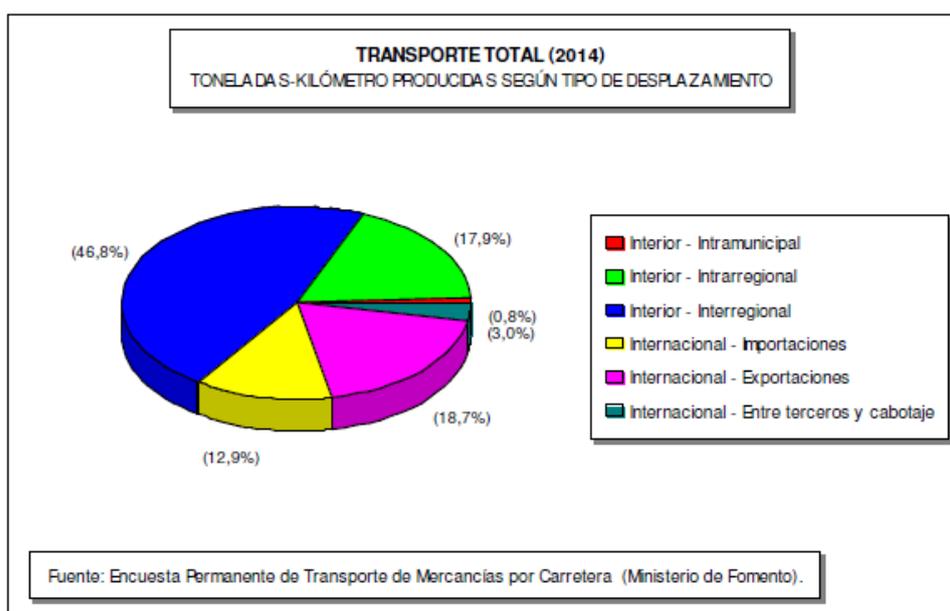
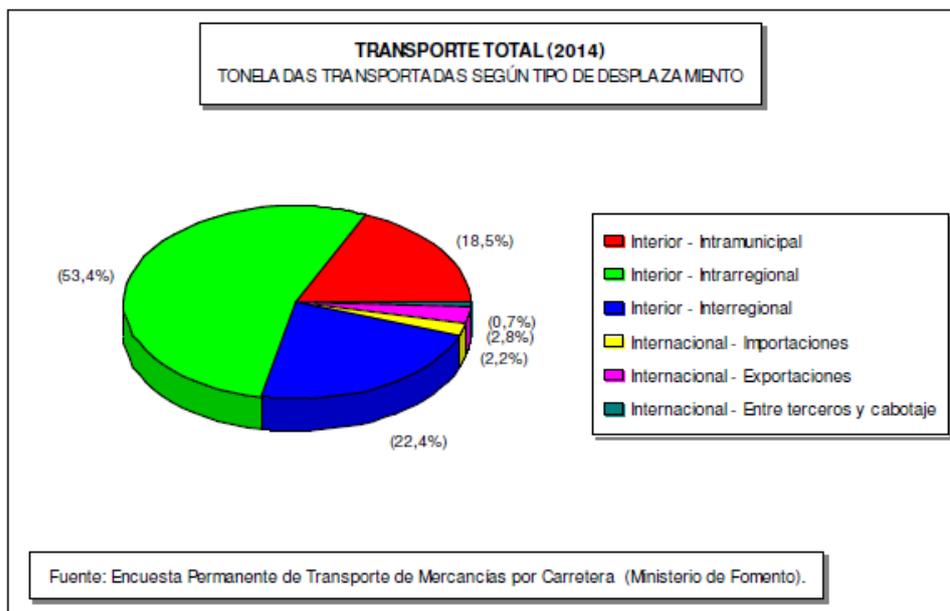
En España existe un claro predominio del transporte de mercancías por carretera (82% total), si bien en los últimos años el transporte marítimo ha experimentado un significativo crecimiento, debido fundamentalmente al dinamismo del comercio exterior (motor de la economía española y valenciana tras la crisis de 2009) frente al estancamiento del sector de transporte por carretera.



Transporte interior e internacional

Según el Observatorio de transporte de mercancías por carretera (julio 2015), el transporte interior es el más importante cuantitativamente, representando en 2014 el 94,3% de las toneladas transportadas y el 65,5% de las toneladas-kilómetro producidas. No obstante, en los últimos años, el transporte internacional, aunque minoritario, ha sido más dinámico, ganando peso en el total.

En el transporte interior, el intrarregional es el tipo de desplazamiento en el que más toneladas se transportan, pero no así en las toneladas-kilómetro producidas. En el año 2014, los transportes intramunicipal e intrarregional representaron respectivamente el 18,5% y el 53,4% de las toneladas totales transportadas, y el 0,8% y el 17,9% de las toneladas klómetro producidas.

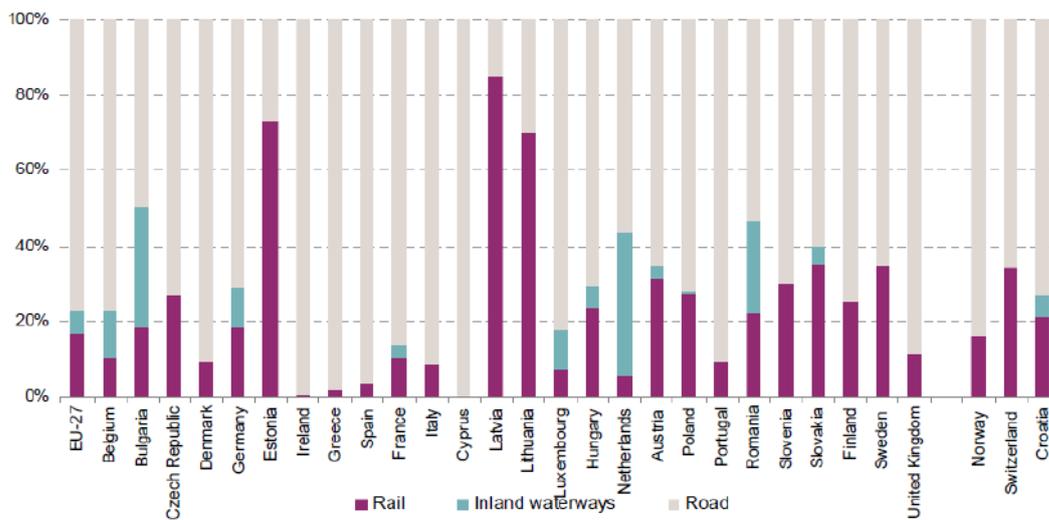


En consecuencia, aproximadamente el 70% de las toneladas transportadas son cautivas de la carretera, no siendo posible su trasvase a otros modos de transporte.

Transporte de mercancías no marítimas en Europa

Si comparamos España con el resto de países de la Unión Europea en cuanto al modo de transporte de mercancías interna (sin tener en cuenta el transporte internacional), se pone en evidencia nuevamente el predominio del transporte por carretera en Grecia y España, frente al ferrocarril y el transporte fluvial.

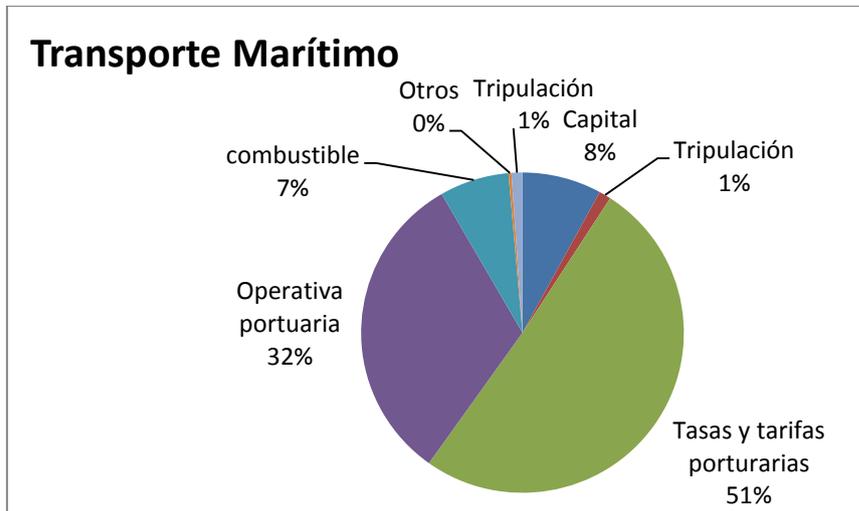
Gráfico 28. Distribución modal del transporte de mercancías interior de acuerdo con el principio de territorialidad (EUROSTAT)



Fuente: Eurostat

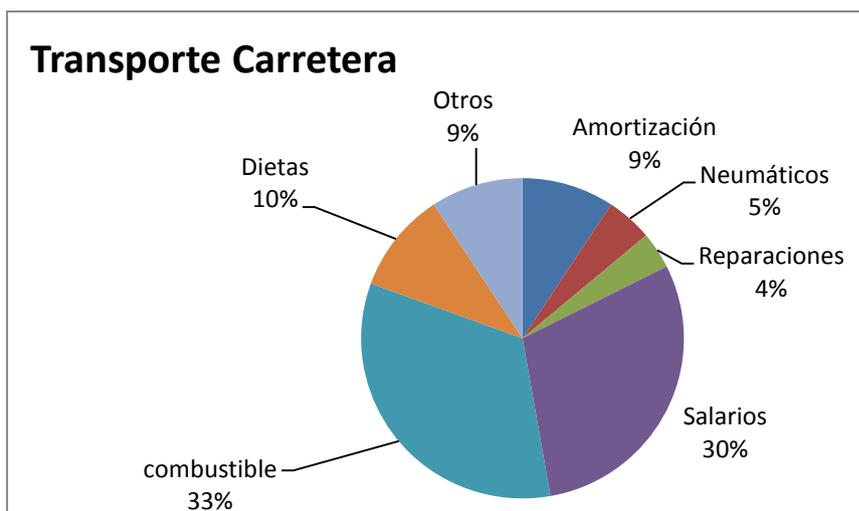
1.2 LA ESTRUCTURA DE COSTES DEL SECTOR LOGÍSTICO

Cada tipo de transporte de mercancías tiene una estructura de costes diferentes, por lo que la evolución de los diferentes factores incide de forma diferente en los precios, rentabilidad y márgenes de cada una de ellas.



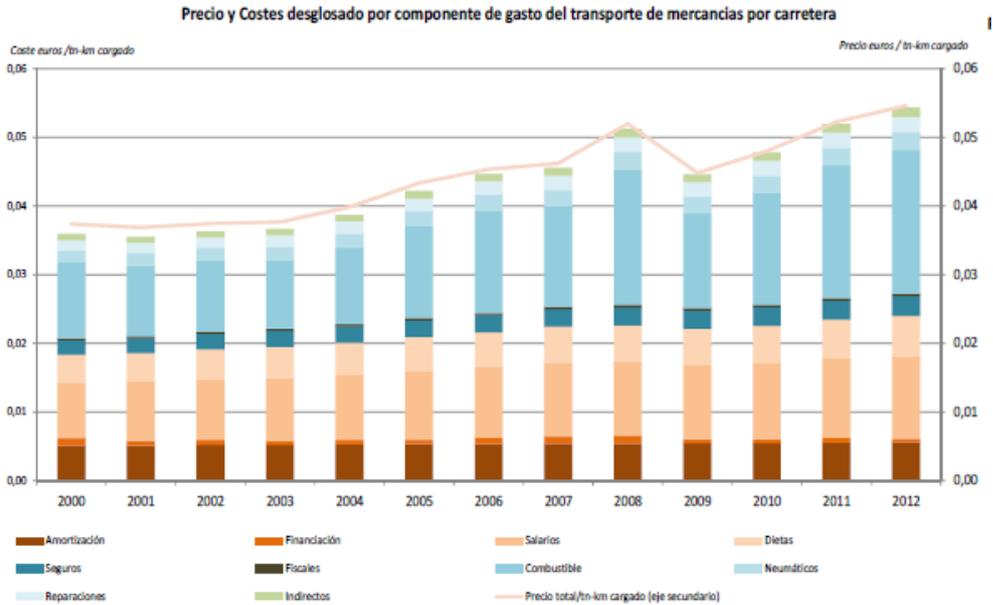
Fuente: Observatorio del transporte y la logística en España. Ministerio de Fomento.

En el **transporte marítimo de mercancías**, los precios del transporte (y coste para la empresa consumidora del mismo) van a venir condicionados en un 80% por las tasas portuarias y los costes de la operativa portuaria. El coste del combustible tiene una incidencia bastante reducida.



Otros: seguros, gastos fiscales, financiación

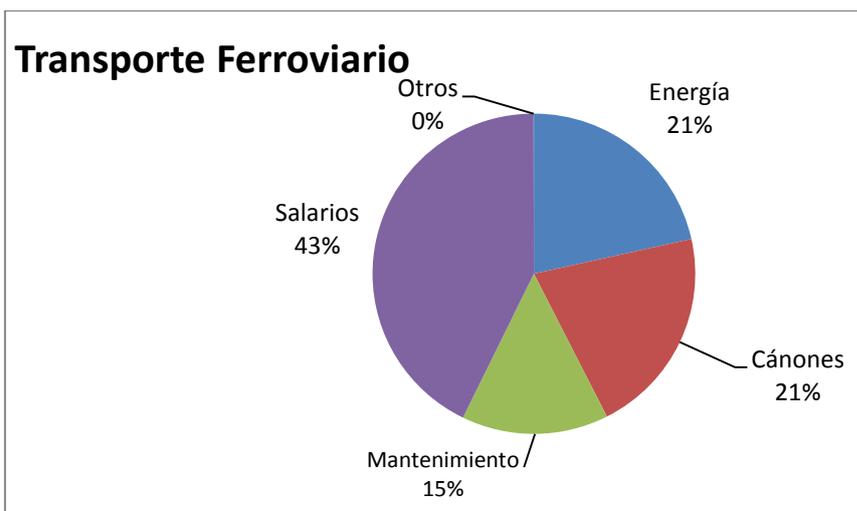
Fuente: Observatorio del transporte y la logística en España. Ministerio de Fomento.



Fuente: Observatorio del transporte y la logística en España. Ministerio de Fomento.

Los precios del **sector transporte por carretera** viene muy condicionado por dos factores: el precio del combustible y el coste de la mano de obra. Entre ambas, suponen casi las dos terceras partes del total de costes.

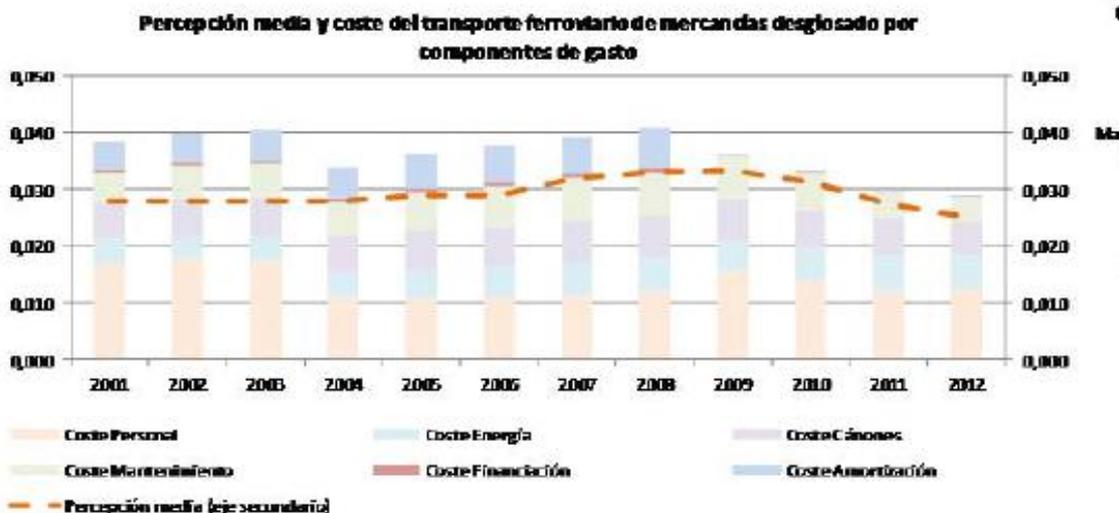
La evolución del precio del transporte de mercancías por carretera muestra una senda ascendente desde el año 2004, sólo frenado en 2009 como consecuencia de la crisis económica. Sin embargo en 2010 de nuevo vuelve reiniciar la senda ascendente hasta alcanzar nuevos máximos, impulsados por el mayor gasto en combustible y en sueldos y dietas. Posiblemente, esta tendencia se haya visto frenada a mediados de 2014 debido a la caída del precios del petróleo en los mercados internacionales.



Fuente: Observatorio del transporte y la logística en España. Ministerio de Fomento.

Por lo que respecta al **transporte ferroviario**, la mayor parte de los costes (43%) lo genera la mano de obra (salarios). El gasto energético (diésel y energía eléctrica),

suponen el 21%, lo mismo, que los cánones a pagar por el uso de las infraestructuras ferroviarias, de titularidad pública.



Fuente: Observatorio del transporte y la logística en España. Ministerio de Fomento.

Destaca el descenso de los precios de transporte ferroviario, gracias al menor coste de salarios y de cánones.

Comparativa de costes por tipo de transporte

Según un estudio del Transporte marítimo, carretera y ferroviario para España, mediante el modelo numérico para el análisis de coste, realizado como Proyecto final de carrera (Borja Álvarez), el transporte ferroviario es el más barato (411 € en el ejemplo), con diferencia, seguido por el transporte marítimo (868 €). El más caro, aunque también el más rápido y flexible, el transporte por carretera (1.208 €).

1. Barcelona – A Coruña

	Transporte marítimo	Transporte carretera	Ferrovioario (diesel)	Ferrovioario (eléctrica)
Capital	93,404	92,255	119,978	119,978
Reparaciones...	3,256	194,58	128,424	95,004
Personal	12,717	344,336	83,552	83,552
Combustible	107,421	422,158	157,64	36,292
Otros	651,844	154,56	77,068	77,068

Comparativa de costes internos (en euros) para Barcelona – A Coruña. Fuente:

elaboración propia

1.3 EL PRECIO DEL TRANSPORTE

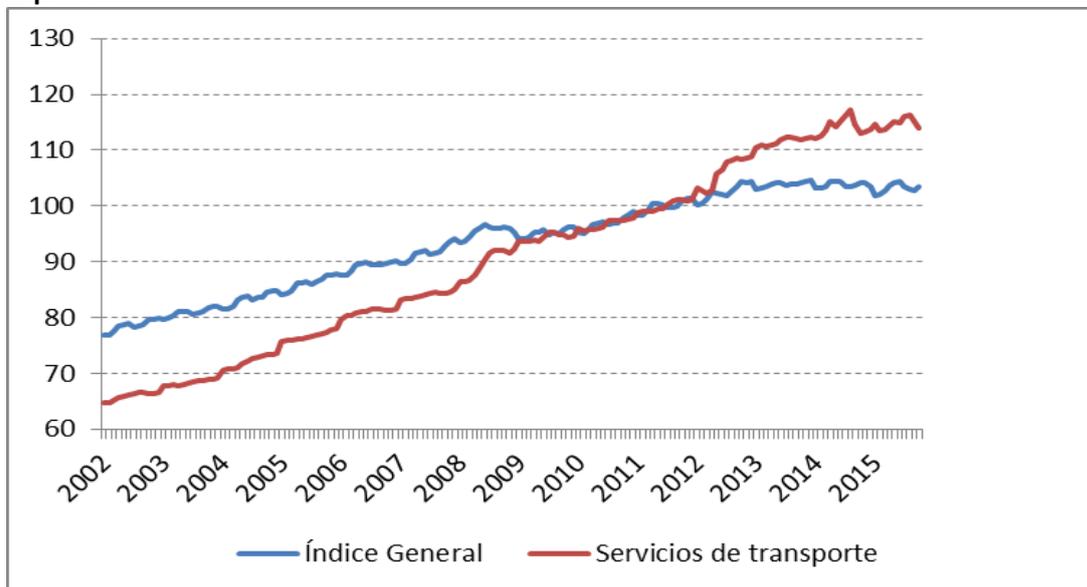
Según la European Logistics Association – ELA, en función del sector industrial, los costes logísticos se mueven aproximadamente entre: el 15% para sector de la automoción y el textil; y el 30% para el sector alimentario; situándose la media en el 22% aproximadamente.

Con el fin de conocer la incidencia de los precios del transporte en la actividad económica, utilizamos dos tipos de índices de precios: los precios del transporte que inciden directamente en el consumidor y los precios del transporte que repercuten en la actividad productiva.

Precios al consumidor de los servicios de transporte

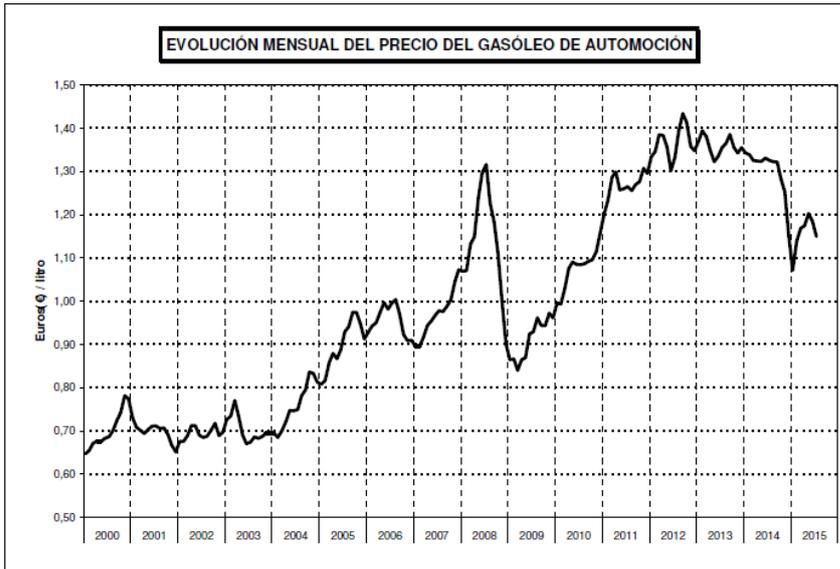
El gráfico siguiente muestra la evolución del Índice general de precios al consumo y el grupo de precios de servicios de transporte que afecta a la cesta de la compra del consumidor final. La evolución de ambos índices permite observar que a pesar de la crisis, los precios de los transportes han continuado registrando una senda de crecimiento (situándose por encima del nivel del índice general), sólo frenada en los últimos dos años, debido sobre todo a la caída del precio de los productos energéticos.

Evolución del índice de Precios de servicios de transporte e Índice general de precios en España



Fuente: INE

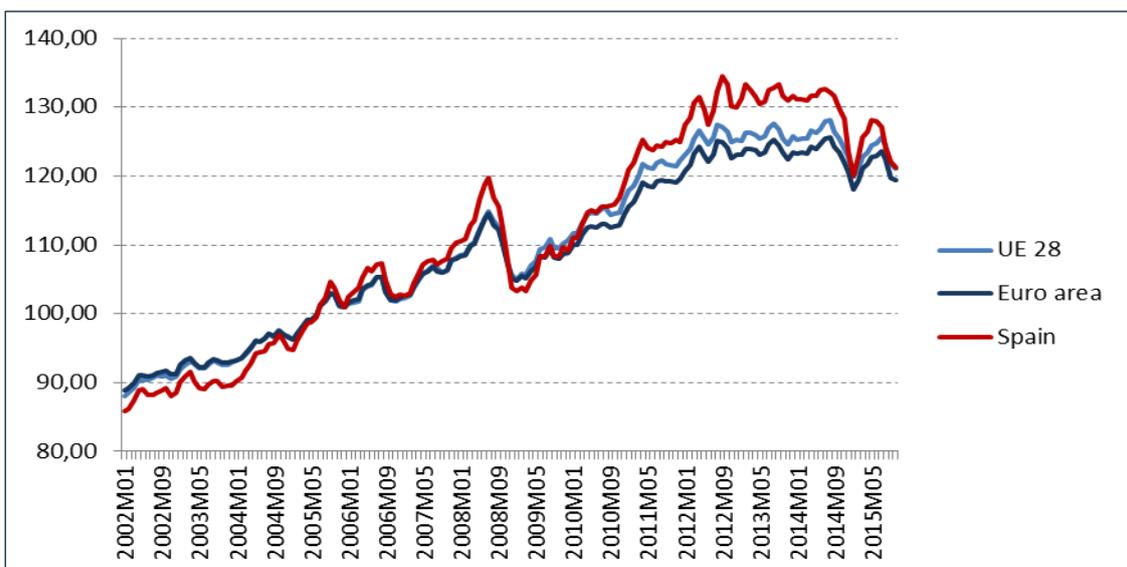
Si comparamos la evolución de los precios de los servicios de transporte y la evolución del precio del gasóleo (gráfico siguiente) se observa que un comportamiento más uniforme al alza, absorbiendo las bajadas del coste energético con un crecimiento más moderado de los precios de venta al público de este servicio.



Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Si realizamos una **comparativa con la Unión Europea**, el gráfico siguiente muestra que a partir del año 2010 los precios del transporte en España ha crecido a un ritmo mayor que en la zona euro o en el conjunto de la Unión Europea (28 países), lo que incide negativamente en la renta disponible del consumidor español y en la competitividad de otras actividades económicas como es el turismo, donde el transporte constituyen un complemento significativo.

Evolución del índice de precios de los servicios de transporte



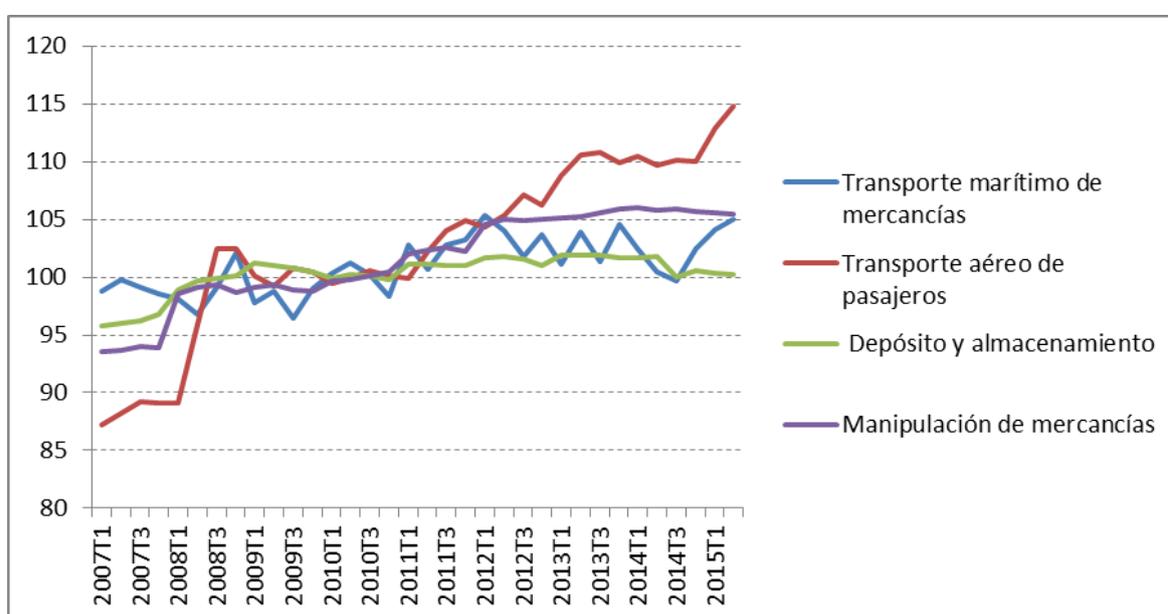
Fuente: Eurostat

Precios de las actividades del sector transporte

Si analizamos los **índices de precios de las actividades del sector transporte en España**, obtenidos a partir del Índice de Precios del sector servicios, los datos disponibles apuntan:

- Estancamiento de los precios de depósitos y almacenamiento de mercancías a partir de 2010.
- Elevada volatilidad de los precios en el transporte marítimo de mercancías en los últimos cinco años, si bien de media el crecimiento de precios es moderado.
- Los precios de manipulación de mercancías se han estabilizado a partir de 2011.
- Significativo crecimiento de los precios del transporte aéreo a lo largo de todo el período analizado (2007-2015).

Índice de precios del sector servicios. Actividades del transporte.



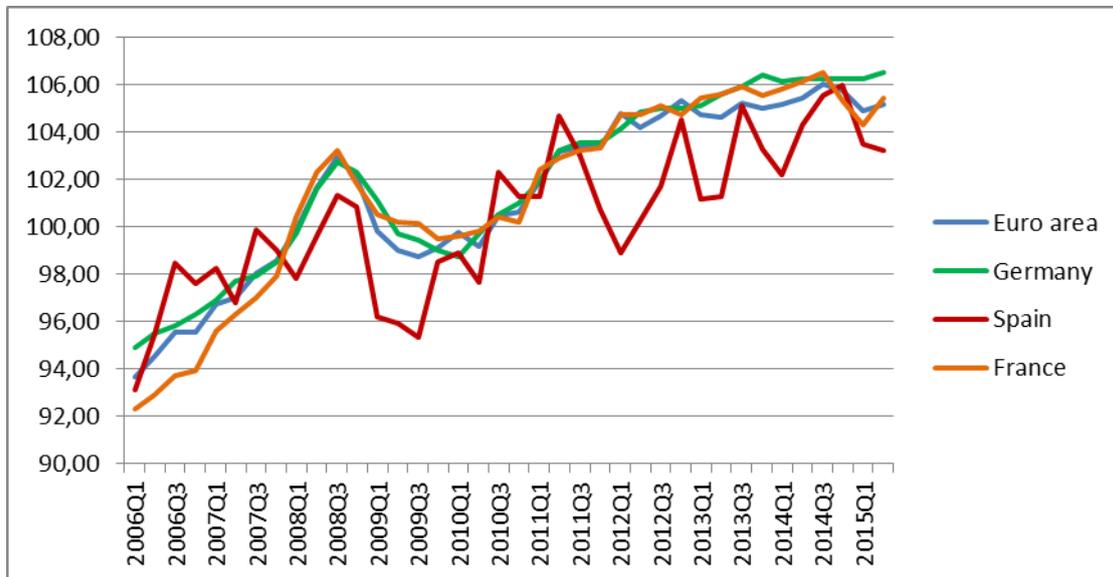
Fuente: INE

Eurostat publica un **índice de precios del transporte por mercancías por carretera**, con el que poder realizar una comparativa entre la evolución de los precios en España y en el resto de países europeos. De la comparativa se obtiene las siguientes conclusiones.

- Tras el notable ajuste a la baja de los precios en 2008-2009 como consecuencia de la crisis económica, la evolución de los precios del transporte de mercancías por carretera en Europa ha experimentado una senda creciente desde el año 2010 hasta mediados de 2014.
- En el último año se ha producido un descenso de los precios, debido fundamentalmente a la caída de uno de sus principales costes, el precio del combustible.
- La evolución de los precios ha sido más variable en España que en otros países europeos de referencia como Francia o Alemania. Sin embargo, cabe constatar que el ritmo de crecimiento de los precios del transporte de mercancías por carretera en

España es más intenso que la media europea en los períodos de crecimiento o bonanza económica, y al mismo tiempo, el retroceso de los es también más intenso en las fases de recesión o estancamiento económico.

Evolución del índice de precios del transporte de mercancías por carretera en Europa

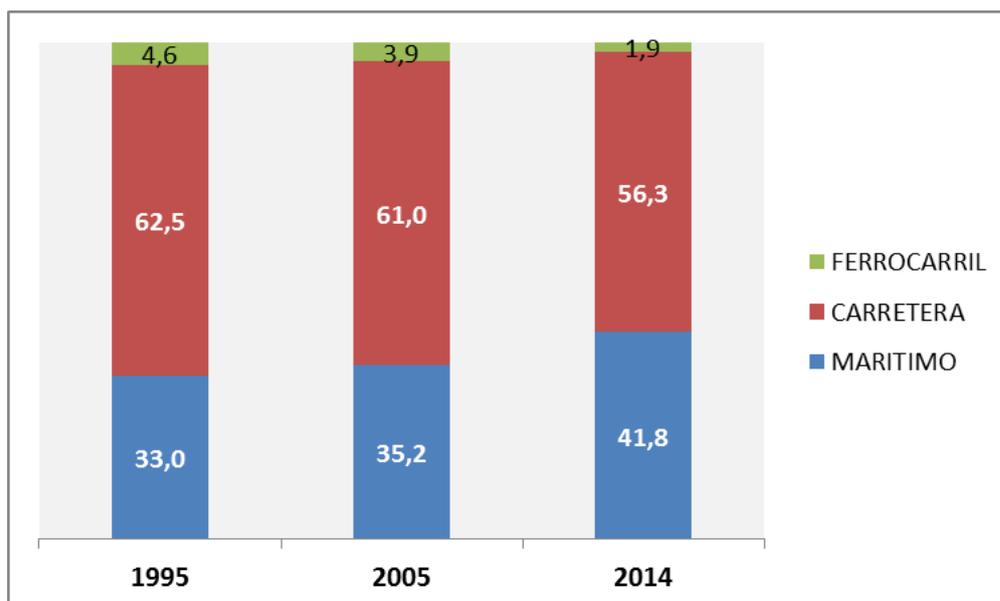


Fuente: Eurostat

1.4 EL SECTOR EXTERIOR ESPAÑOL Y EL SECTOR LOGÍSTICO

En 2014 la **carretera es el modo de transporte más utilizado** por las empresas españolas para realizar las transacciones comerciales con el exterior, con un 56% del total del valor transportado.

Evolución del comercio exterior español por modos de transporte.



Fuente: Datacomex y elaboración propia

Sin embargo, en los últimos 20 años el peso del transporte por carretera se ha ido reduciendo, al pasar del 62% en 1995 al 56% en 2014. Dicho descenso ha sido más intenso en la última década. Paralelamente ha sido el transporte marítimo el que ha ido ganando terreno a la carretera y al ferrocarril.

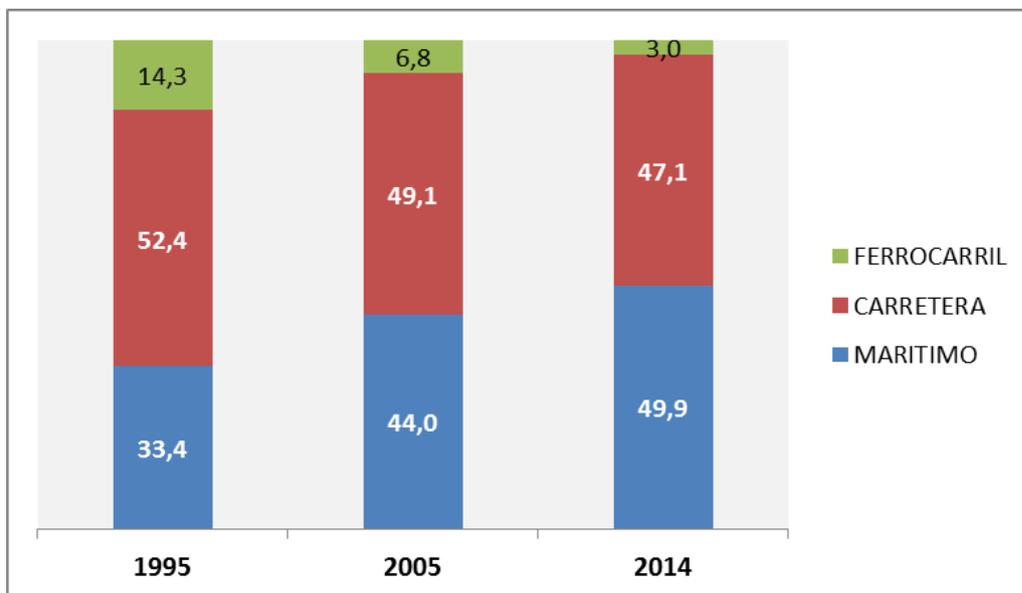
Este comportamiento es aún más acusado si se tienen en cuenta el volumen (toneladas) en vez del valor. En dicho caso, el transporte marítimo movió el 66% de las exportaciones e importaciones españolas en 2014, frente al 28% del total de toneladas transportadas por carretera.

Los factores que explican esta situación:

- Mayor dinamismo del comercio exterior con países no europeos (Estados Unidos, América Latina, Asia), cuyo acceso es básicamente a través de las grandes rutas transatlánticas.
- El elevado coste del petróleo encareció el transporte por carretera, haciendo este modo de transporte menos competitivo.

- Las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías no han experimentado significativos cambios, liberándose únicamente algunas líneas con Madrid al inaugurarse el AVE.
- El significativo desarrollo del transporte marítimo y las autopistas del mar, impulsadas por el gigante chino.

Evolución del comercio exterior de la Comunidad Valenciana por modos de transporte



Fuente: Datacomex y elaboración propia

En 2014, para las operaciones de comercio exterior de las empresas de la Comunidad Valenciana el transporte marítimo es actualmente el modo de transporte más utilizado, alcanzando el 50% del total del valor transportado.

Al igual que a nivel nacional, en los últimos 20 años el transporte marítimo ha ido ganando terreno a la carretera y el ferrocarril, si bien dicha tendencia que ha sido más acusada que en el conjunto de España. A diferencia del conjunto español, el mayor cambio se produjo entre 1995 y 2005, si bien la tendencia se ha mantenido hasta 2014.

La explicación de este comportamiento se debe, no sólo a los factores que han incidido a nivel nacional, sino al hecho de que la Comunidad Valenciana cuenta con el mayor puerto de contenedores del Mediterráneo: la Autoridad Portuaria de Valencia. Dicha facilidad de acceso al transporte marítimo ha impulsado este medio de transporte, frente al de ferrocarril, el cual se ha visto reducido notablemente por el nulo desarrollo del Corredor Mediterráneo de ferrocarril para mercancías.

1.5 ANALISIS DAFO DEL SECTOR LOGÍSTICO

Fuente: Plataforma Logistop

Debilidades

- Falta de planificación estratégica en las visiones de negocios.
- Escasez de RR.HH especializados y formados a nivel de gestión de la logística.
- Reticencia a la innovación y a la incorporación de desarrollos tecnológicos por parte del sector empresarial español.
- Falta de cultura colaborativa entre distintos agentes.
- Tipología de la estructura industrial española del sector logístico, (predominio de Pymes):
- Insuficiente desarrollo de operadores logísticos especializados.
- Gran dependencia del transporte por carretera.
- Falta de visión global para gestionar las infraestructuras existentes

Amenazas

- Absorción de los procesos logísticos por parte de grandes organizaciones no españolas, debido al escaso desarrollo de operadores locales.
- Retraso en el panorama industrial español respecto a las áreas de mejora industriales. La logística todavía no es una prioridad entre otras áreas de mejora como es la calidad, etc.
- Excesiva regularización. Falta de armonización en el ámbito legislativo y normativo, a nivel automático, nacional y europeo.

Fortalezas:

- Concienciación empresarial de la importancia de la logística como factor diferenciador de competitividad.
- Situación estable de crecimiento económico sostenible en España, que permite el desarrollo industrial y las nuevas inversiones.
- Existencia de Know-how logístico a nivel global para el desarrollo de la gestión logística en España desde un punto de partida más fiable.
- Óptima posición geográfica de España como entrada a Europa, conexión con África y Latinoamérica, así como una buena posición estratégica de sus puertos para el comercio con Asia.
- Adaptación progresiva y correcta a las regulaciones medioambientales y de trazabilidad.
- Incremento del turismo que lleva asociado el incremento en el movimiento de personas y con ello el movimiento de los materiales que estas personas necesitan para cubrir sus demandas.
- Elevada calidad de vida en España, atractivo para la ubicación de actividades empresariales.

Oportunidades:

- Globalización del mercado y comercio, contribuyendo a la aparición de nuevas oportunidades de negocio para la industria española.
- Incremento de la práctica de la logística inversa, tanto en aspectos relativos a medioambiente como en las devoluciones de productos.
- Desarrollo progresivo de actividades de I+D+i que potencian la colaboración entre el sistema de ciencia y tecnología y el tejido empresarial.
- Impulso a nivel público y privado y consolidación de infraestructuras logísticas.
- Posibilidad de convertir a España en el Centro de Logística del Sur de Europa.
- Crecimiento del mercado de la logística. Debido al nuevo paradigma económico mundial: globalización, deslocalización, disminución del ciclo vida de los productos, mayor exigencia del cliente, etc.

2. TENDENCIAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL

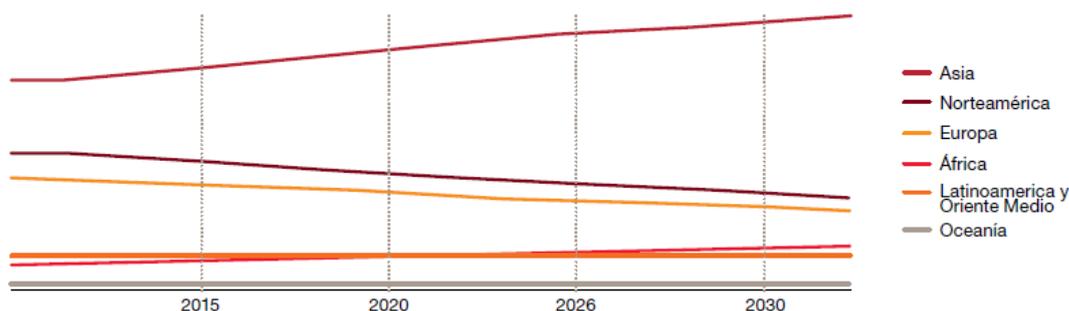
La economía mundial se inclina hacia el Pacífico

El peso económico mundial se mueve hacia la zona de Asia-pacífico, mientras que Europa y Japón verán lastrada su capacidad de crecimiento en favor de Estados Unidos y las economías emergentes. Las estimaciones apuntan que el 2030 los países industrializados sólo representen el 27% de las exportaciones mundiales, frente al 45% actual.

En 2030 China será la primera potencia económica del planeta e India el país más poblado. La clase media aumentará notablemente en los países hoy en desarrollo.

Las economías emergentes dejarán de ser, en los próximos 20 años grandes centros de materias primas o mano de obra barata para consolidarse como mercados de bienes de mayor valor añadido y una clase media creciente.

Cuadro 5.
Índice de poder Nacional 2010-2030.



Nota: Este índice combina crecimiento económico, capacidades militares, demografía, nivel tecnológico e influencia para cuantificar el poder de cada Estado. En este caso, el poder de los Estados aparece agrupado por regiones.
Fuente: International Futures Base Scenario.

Este fenómeno ya es perceptible en las iniciativas de acuerdos de libre comercio, los cuales pueden derimir los futuros escenarios y los rankings de clientes y proveedores mundiales:

- **La APEC:** Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, creado en 1989, con el fin de consolidar el crecimiento y la prosperidad de los países del Pacífico, que trata temas relacionados con el intercambio comercial, coordinación económica y cooperación entre sus integrantes. Compuesto por 21 países que suman el 56% del PIB mundial
- **La Alianza del Pacífico:** bloque de libre comercio de ámbito subregional conformado por cuatro países: Chile, Colombia, México y Perú, y otros 2 países candidatos a miembros: Costa Rica y Panamá
- **AESAN+3:** 10 países asiático + china, Japón y Corea del Sur. Es una zona de libre comercio y en 2015 se ha puesto en marcha también una Zona Bancaria Común.

- East Asia Summit: foro que se celebra anualmente por los líderes de, inicialmente, 16 países de la Asia del Este y Sureste de Asia región, además de Estados Unidos y Rusia
- Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP): los países participantes suman el 40% del PIB mundial y tiene a USA, Japón, México y Australia como principales países.

China (fuera del TPP) y Europa se ven abocados a mover ficha de manera urgente para compensar el desafío competitivo de USA. Europa negocia con USA el Tratado Transatlántico de bienes y servicios, si bien las negociaciones se encuentran estancadas.

Frente a esta tendencia al alza en el número de tratados bilaterales de inversión y comercio y la profundización de áreas de integración económica, también podría acentuarse las medidas proteccionistas en Estados Unidos y Europa (sobre todo a la IED) como estrategia para hacer frente al mayor poder económico del Pacífico y el Sur.

Aumento del Comercio Sur-Sur

Ante el debilitamiento y/o estancamiento de la demanda de los países industrializados, los países emergentes y en vías de desarrollo han buscado mayores tratos entre sí y fortalecer las relaciones comerciales ya existentes: es lo que se llama comercio Sur-Sur. Los flujos comerciales Sur-Sur pasan se representan un 6% del comercio internacional en la década de los ochenta a un 15% en la actualidad y según la OMC podrá alcanzar el 33% en 2020..

Tendencia que también se ha producido con los flujos de inversión. En 2012, por primera vez, los países en desarrollo recibieron más IED que los desarrollados. Las diez economías en desarrollo que han recibido más Inversión extranjera directa (IED), préstamos e inversiones en cartera, ha sido países de ingresos medios de Asia o América Latina. La desregulación y las medidas de apertura de los mercados abrieron el camino, que luego fue complementada por mejoras de las infraestructuras y la calidad de las instituciones. Algunos de dichos países han pasado a ser exportadores de capital

La intensificación de las relaciones económicas entre los países del Sur conducirá a cambios en la multilocalización de la cadena de valor, en la especialización de las actividades y en la aparición de nichos de mercado hasta ahora inexplorados.

Auge de los mercados frontera

Las economías impulsadas por la combinación de abundantes recursos naturales y bajos costes laborales están captando la atención de los grandes inversores que ven la posibilidad de obtener elevadas rentabilidades, en detrimento de lo que hasta hace poco les ofrecía los BRIC. Entre los más rentables se encuentran: EAU, Bulgaria, Kenia, Sri Lanka, Nigeria, Pakistán y Vietnam, y todo parece indicar que lo seguirán siendo en los próximos años.

Demografía: más longevos y más urbanitas

El incremento de la esperanza y calidad de vida, el descenso de la natalidad, sobre todo en los países desarrollados, el auge de las ciudades, y el aumento de los movimientos migratorios,

son algunas claves que incidirán en la demanda mundial y su composición en los próximos años.

- La población de los países desarrollados no variará sustancialmente y se mantendrá en los 1.300 millones de personas. Los 49 países menos desarrollados (sobre todo en África) duplicarán su población hasta alcanzar los 1.800 millones de personas en 2050. China alcanzará los 1.400 millones en 2025 e India los 1.500 millones. La demanda de bienes y servicios procedente de la clase media se incrementará notablemente en los mercados emergentes
- El envejecimiento de la población no será sólo una característica de Europa y Japón y se producirá también en China.
- En 2030 el 60% de la población mundial vivirá en ciudades, lo que supondrá un desafío a escala logística, social y medioambiental. El mayor crecimiento de la población urbana se producirá en USA y los países emergentes.
- La creciente facilidad de la movilidad, unido a la globalización, implicará un aumento de los movimientos migratorios, con especial incidencia en personas con un alto nivel de formación. Los migrantes impulsan el comercio porque disparan la demanda de mercancías y servicios de su país de origen.

Reshoring frente a la deslocalización industrial

En los 3 últimos años algunas grandes multinacionales estadounidenses que habían deslocalizado su producción a terceros países ha decidido volver a producir “en casa” (General Electric, LightSaver Technologies, Solarword, ACE Clearwater). Este fenómeno aún incipiente, se incrementará en los próximos años debido a: el aumento de los costes laborales en países emergentes, al expectativas de reducción de costes energéticos en los países occidentales (origen de las empresas), problemas por el desacoplamiento de las plantas productivas y los centros de I+D y headquarters. La elevada tasa de paro en los países occidentales generará presión para que las fábricas retornen.

Sostenibilidad: menos recursos y más costosos

La incorporación de cientos de millones de nuevos consumidores de clase media en los países emergentes acrecentará la demanda y la competencia por los recursos naturales (energía, agua, alimentos, recursos minerales), la mayoría de los cuales están desigualmente geográficamente distribuidos. Situación que podría generar tensiones internacionales: un aumento de los precios, conflictos sociales, políticos y medioambientales.

La Tecnología como factor clave del comercio

La innovación tecnológica ha afectado considerablemente a los costes comerciales a través de la introducción de nuevos medios de transporte más rápidos, la contenerización, los avances

en la logística basada en la información y las TIC. Tendencia que seguirá acentuándose en los próximos años.

Pero también la tecnología ha permitido el desarrollo del e-commerce, siendo uno de los mayores impulsores de las operaciones comerciales a nivel mundial en la última década. Fenómenos comerciales como el Black Friday o el Cyber Monday en USA y el Día de Compras en China han superado el entorno regional para pasar a ser eventos de globales. El comercio electrónico se desarrolla a un ritmo vertiginoso y se prevé que *las ventas minoristas online se dupliquen para 2018 hasta los 323.000 millones de euros (437.910 millones de dólares)*, según la firma de análisis de mercado Mintel, siendo cada vez más internacionales.

La relación entre la tecnología y el comercio es bidireccional: la tecnología es factor determinante del comercio y el comercio es uno de los factores que dan forma al progreso tecnológico y la transferencia de tecnología a nivel mundial.

Desajustes ahorro – inversión

Tras la crisis económica la economía mundial está asistiendo a un cambio en el escenario de financiación internacional: el cambio del modelo económico chino hacia un modelo basado en el consumo interno –y no tanto en las exportaciones- junto con el menor crecimiento de los países emergentes y el elevado endeudamiento de los países industrializados puede generar transformaciones en los países ahorradores y una reducción de los niveles de financiación a nivel internacional, lo que afectaría al comercio mundial.

3. TENDENCIAS QUE INCIDEN EN EL SECTOR LOGÍSTICO

1. **Globalización:** En la mayor parte de los sectores económicos se compite a nivel global, esto hace que los procesos de compras y de aprovisionamiento, y los de distribución física deban tener una visión de los mercados a nivel internacional. Los costes de transporte intercontinental pueden hoy hacer competitivos productos o materiales de países emergentes y también a productores de materias primas ubicados en otras partes del mundo. La logística es la herramienta que permite colocar en términos competitivos estos materiales y productos.
2. **Flexibilidad y agilidad:** El cliente exige mayor rapidez para el uso del producto, la cultura de la inmediatez está presente en todos los ámbitos, de manera que la disponibilidad del producto es una característica diferenciadora cada vez más valorada. Asimismo, el ciclo de vida de los productos es cada vez menor, por lo que las empresas se enfrentan a plazos cada vez más estrechos y, por tanto, deben adaptar sus procesos para dar una respuesta adecuada a estos nuevos requerimientos. Esto lleva a las empresas a adaptar sus procesos para responder rápidamente a las demandas en condiciones de flexibilidad, con cambios rápidos de producción, implantando lo que se denomina "flujo tenso" y que antes se conocía como "*Just In Time*" - producir sólo un vez formalizado el pedido - con el objetivo de atender sus demandas sin tener grandes stocks
3. **E-commerce:** La expansión y desarrollo de la tienda online o ecommerce a todos los productos y con un ámbito de venta global, exigen una eficiencia logística cada vez mayor pues los clientes exigen entregas más rápidas y sincronizadas, a la vez que las empresas necesitan controlar y reducir los costes logísticos para ganar competitividad
4. **La logística inversa:** la mayor exigencia de los clientes ha generado un rápido desarrollo de la logística inversa, que comprende aspectos como la gestión de las devoluciones, los subproductos, los residuos (como consecuencia de las devoluciones) y del reciclaje. Además, contempla también las actuaciones para minimizar los impactos ambientales. En muchos sectores de actividad, la logística inversa ha dejado de ser simplemente un coste para convertirse en un área o una oportunidad de negocio con la que se puede conseguir un mejor nivel de servicio o ser una herramienta de fidelización de los clientes.
5. **El coste de las materias primas:** la energía es un coste importante en el sector logístico y sin duda, un recurso limitado, por lo que el precio del mismo tenderá a subir e incidir finalmente en el precio final de los servicios de transporte.
6. **Desarrollo de la tecnología:** lo que permite a las empresas nuevas oportunidades para la reducción de costes (mejor gestión de tiempos, procesos, clientes,...) mejoras en la calidad, mayor integración, control y automatización de flujos, localizaciones, información de RFID, (internet de las cosas)
7. Desregulación y privatización de los servicios de transporte generará la aparición de nueva logística "híbrido" entre público y privado.

4 SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS DE INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

RED DE NODOS LOGÍSTICOS DE LA CV

La Generalitat Valenciana ha planificado una red de nueve nodos logísticos cuyas instalaciones enlazarán el territorio de la Comunidad en toda su extensión geográfica para permitir la distribución de mercancías desde y hacia el resto de España y Europa.

La red tiene dos niveles de prioridad:

- 1.- Nodos vinculados a Puertos: Castellón, Sagunto, Valencia y Alicante, con tres modos de transporte (marítimo, carretero, ferroviario).
- 2.- Nodos interiores: Vinaroz-Benicarló, Utiel, La Costera, Villena y La Vega Baja, con dos modos de transporte (carretero y ferroviario)

El Nodo de Valencia es el más complejo, con distintas instalaciones. La terminal ferroviaria estará en Fuente San Luis, prevista para trenes de hasta 750 metros. Los demás nodos están constituidos por plataformas logísticas, compuestas por parques logísticos y terminales ferroviarias para trenes de 750 metros. En algunos casos, estas instalaciones permitirán futuras ampliaciones para trenes de mayor longitud, hasta 1.500 metros.

Se trata de una planificación abierta en lo referente a los nodos interiores, susceptible de ser modificada si aparecen circunstancias que lo hagan aconsejable.

Corredor Mediterráneo en la Comunidad Valenciana: situación de su ejecución.

- 1) El tercer carril de Castellón a Valencia es lo único que se podría decir que se está haciendo pero aún no se ha finalizado.
- 2) Los enlaces de la Fuente San Lluís a Ford también están en ejecución, pero sin finalizar tampoco.
- 3) De Castellón hacia Tarragona y de Valencia hacia Alicante no hay ninguna fase del proyecto que haya iniciado la ejecución.

Con voluntad, el tramo ferroviario Valencia-Barcelona podría disponer del 3º carril en 2017. Y aun así supondría un retraso, con respecto a las fechas previstas.

Presupuestos del Corredor Mediterráneo en la Comunidad Valenciana:

- **2015)** 365,25 M € de los cuales se han ejecutado 290, 12 M€. (Hay una diferencia de 75, 13 M€ que se han dejado de invertir y se trasladan al siguiente ejercicio)
- **2016)** 464,74 M € (Incluyendo los 75 M€ de 2015 no ejecutados)

ZONAS FRANCAS: Situación actual

El Ayuntamiento de Paterna (Valencia) ha acordado cerrar el proyecto de zona franca porque según informaban a la prensa es inviable.

Por su parte, el Partido Popular de la localidad ha afirmado que "se ha acreditado la existencia de inversores internacionales interesados en el proyecto", que "contaba con el respaldo de la Confederación Empresarial Valenciana (Cierval), las Cámaras de Comercio o la Asociación Valenciana de Empresarios".

Mientras Paterna renuncia al proyecto de zona franca, el presidente de la Diputación de Alicante, César Sánchez, ha decidido apostar por un proyecto similar en el puerto con el apoyo del Gobierno central. Así, el secretario de Estado de Administraciones Públicas, Antonio Beteta, ha afirmado en una visita a Alicante que existen "razones objetivas" para que el puerto de sea designado zona franca.

Acompañado por el delegado del Gobierno en la Comunidad Valenciana, Juan Carlos Moragues y el presidente de la Diputación de Alicante, Beteta ha explicado que la cercanía del aeropuerto y la potencialidad de los polígonos industriales y el futuro corredor mediterráneo suponen una oportunidad para el proyecto. Si bien el secretario de Estado ha insistido en varias ocasiones en que primero hay que estudiar y analizar el proyecto en profundidad, a través de informes serios que permitan al Gobierno tomar una decisión al respecto.

5 LA NECESIDAD DE UNA OPTIMIZACIÓN DE LA GESTIÓN LOGÍSTICA

Es una realidad que las cadenas de suministro son cada vez más complejas y sofisticadas, y las empresas cada vez están sometidas a una mayor presión competitiva, factor ante el cual las PYME tienen una sensibilidad especial, ya que no sólo se enfrentan a las empresas grandes, sino a un gran número de PYME como ellas.

Las empresas grandes están llevando a cabo tareas para optimizar sus procesos logísticos, como externalizar la distribución o incluso la producción o parte de ella, desarrollar o implantar potentes herramientas de gestión de funciones de la cadena logística o implantar centros de distribución.

El caso de la PYME es más particular ya que en general, las pequeñas y medianas empresas no tienen la capacidad de hacer según qué inversiones, sin embargo, pueden hacer muchas mejoras en sus procesos, en sus instalaciones que les lleve a una mayor eficiencia de su gestión logística

La optimización del transporte no sólo puede ayudar a la empresa a tener una mayor flexibilidad, a mejorar sus tiempos de entrega o mejorar la calidad de su servicio, adicionalmente la reducción de costes que lleva implícita una buena gestión del transporte da valor a la competitividad de la empresa. Existen, entre otras, una serie de buenas prácticas que pueden ayudar a la empresa a mejorar las labores propias del proceso de distribución y transporte.

Identificar e incorporar aquellas estrategias de transporte más adecuadas a cada empresa particular en su estrategia de gestión, será clave para los futuros éxitos y para mejorar tanto en costes como en competitividad.

Ejemplos:

- Establecer una zona de carga y descarga rápida:
- Reducción al mínimo de los movimientos de las mercancías, con una buena planificación de los recorridos
- Uso de la técnica cross-docking
- Aprovechar el máximo número de cargas completas.
- Aprovechar los retornos vacíos
- Optimización de rutas y uso de GPS
- Reducir el número de vehículos utilizados
- Uso de operadores logísticos
- Logística inversa para la gestión eficaz del retorno, recuperación, devolución, reciclaje de envases y
- Trazabilidad de los envíos a clientes
- Integración con los proveedores:
- Cooperación tecnológica, en aprovisionamiento, en marketing, servicio post-venta...: muy
- Cooperación en el servicio postventa:

La óptima gestión de la logística repercute, sin duda, en una reducción de costes, eliminando gastos debido a ineficiencias en los procesos y aprovechando las sinergias que se producen

entre agentes. También se puede producir un aumento de los ingresos de las organizaciones debido al valor añadido que se le da al producto o servicio final, en relación con la disponibilidad del mismo.

Hoy en día las empresas, debido al crecimiento de la distribución y a la competencia, deben de estar cada vez más concienciadas respecto al potencial de la logística para su rentabilidad. La concienciación sobre la importancia estratégica de la gestión logística debe ser un hecho si se quiere alcanzar la excelencia empresarial. Ser “el mejor de la clase” en el aspecto logístico conlleva una ventaja competitiva respecto al resto de las compañías, no sólo por la eficiencia sobre la gestión sino además por el valor añadido generado en el producto o servicio final.

En este ámbito, y en colaboración con las asociaciones empresariales valencianos del transporte y principales operadores logísticos, la Cámara de Valencia constituye una entidad competente para llevar a cabo la divulgación, concienciación y formación de la necesidad para la pyme de racionalizar los costes logísticos e implantar una gestión más eficiente de la logística, cuyo protagonismo en la actividad empresarial tradicional es creciente.