

#3

CARGO ON

BY (T)TRANS.EU

Market Insights

Datos del sector del transporte y la logística

- **Combustible a precio de oro**
¿Qué nos deparan los próximos meses?
- Cadenas de suministro algo turbulentas
- **La digitalización** como método de supervivencia



ON



CARGO ON

BY (T) TRANS.EU

CargoON, parte de **Trans.eu Group S.A.**, es un sistema de gestión de transporte integral especialmente diseñado para cargadores que permite mejorar el rendimiento de los procesos logísticos y ahorrar en costes a través de la automatización.

Los módulos de gestión de transporte de **CargoON (Freights, Dock Scheduler, Visibility, Reports, Simple Tenders)** permiten combinar la actividad con proveedores de transporte habituales y colaboraciones spot, a través de la asignación automática de cargas, la búsqueda de nuevos proveedores en la bolsa de cargas o a través de licitación, además de controlar la ejecución del transporte y obtener informes de rendimiento.

Trans.eu Group S.A. es una empresa tecnológica y de productos financieros dedicados al transporte de mercancías por carretera fundada en 2004. Ha desarrollado una de las bolsas de cargas más importantes de Europa y varias plataformas logísticas digitales, así como servicios de gestión de transporte por carretera los que reúnen a cargadores, empresas de logística, operadores logísticos y transportistas.





Un buen comienzo

Menos planificación, más respuesta

El año ha empezado cargado de preocupaciones, pero también con algunas esperanzas en el horizonte. Todo apunta a que la inflación empezará a bajar lentamente, aunque en Europa aún tendremos que esperar un tiempo para un crecimiento económico decente. Los directivos y responsables de logística observan la evolución con cierta aprensión, pero hacen sus cálculos con cabeza: toman decisiones concretas sobre la marcha, respondiendo con flexibilidad ante los nuevos fuegos que van apareciendo. Quizá la mayor incógnita sea el precio del gasóleo ante el embargo del suministro energético procedente de Rusia, que se introdujo el pasado 5 de febrero. ¿Habrá escasez de combustible profesional? ¿Cubrirá el GNL las necesidades de las economías europeas, incluido el sector del transporte? Abundan las preguntas y los retos y el combustible es solo uno de ellos. Por ahora, lo que podemos hacer es dar una respuesta a medida a cada nuevo golpe que atente contra la estabilidad de las cadenas de suministro. En pocas palabras: la gestión por respuesta en el aquí y el ahora.

Te invitamos a leer la nueva edición de nuestro informe

El equipo CargoON

Qué vas a encontrar en Market Insights ON #3

01

Análisis del mercado

p. 6



Europa en el punto de mira _____ **7**

Las tarifas de transporte fueron las más afectadas por las variaciones de los precios del combustible, aunque no fue el único criterio.

Crisis del combustible _____ **8**

La gran incógnita es el posible impacto del embargo de la Comisión Europea sobre los recursos energéticos rusos a partir del 5 de febrero de este año.

Gasóleo y cargas _____ **10**

Se calcula que los costes de combustible suponen actualmente en torno al 40-50% del coste de mantenimiento de una flota de vehículos.

Alemania: el combustible acabó con la competitividad _____ **12**

El declive de la economía alemana, líder económica de Europa, ha pasado factura a la salud de otras economías. Lo peor es que aún no ha terminado.

Francia resiste tras el COVID _____ **14**

Cómo han evolucionado los costes del combustible y los precios del transporte en Francia en comparación con los grandes transportistas europeos.

España: tarifas más bajas, los problemas de siempre _____ **16**

La presión de operadores logísticos y cargadores españoles va en la dirección de mantener las tarifas de transporte al nivel de finales del año pasado.

Los Países Bajos echan cuentas

17

Cargadores y transportistas tienen que hacer frente al nuevo convenio colectivo nacional y a un aumento del 10% del salario mínimo.

Polonia: el mayor transportista de Europa

19

A pesar de la difícil situación económica, no parece que se vaya a producir un gran desplome del mercado del transporte de mercancías. Sin embargo, el aumento de los costes puede acelerar la consolidación del sector.

¿Se encamina Italia hacia una recesión?

20

Tarifas de combustible y flete con respecto a la media europea de seleccionados países (2022)

¿Inflación en retroceso?

22

Según las previsiones de la Comisión Europea, en 2023 la inflación del mercado europeo caerá al 7% y al 3% el año siguiente.

p. 24

Lo que prevalece en las declaraciones de los expertos del mercado logístico es la ansiedad ante el caos en las cadenas de suministro, lo que significa otro año sin poder hacer planificaciones, sino ir apagando fuegos.

02

Comentarios y previsiones

03

Retos y tendencias 2023

Según predicen los ejecutivos y directores generales europeos, no tiene por qué volver a ser un año de debilitamiento drástico de los flujos comerciales aunque a las economías y a las cadenas de suministro les esperan muchos retos.

p. 30

01



Análisis del mercado

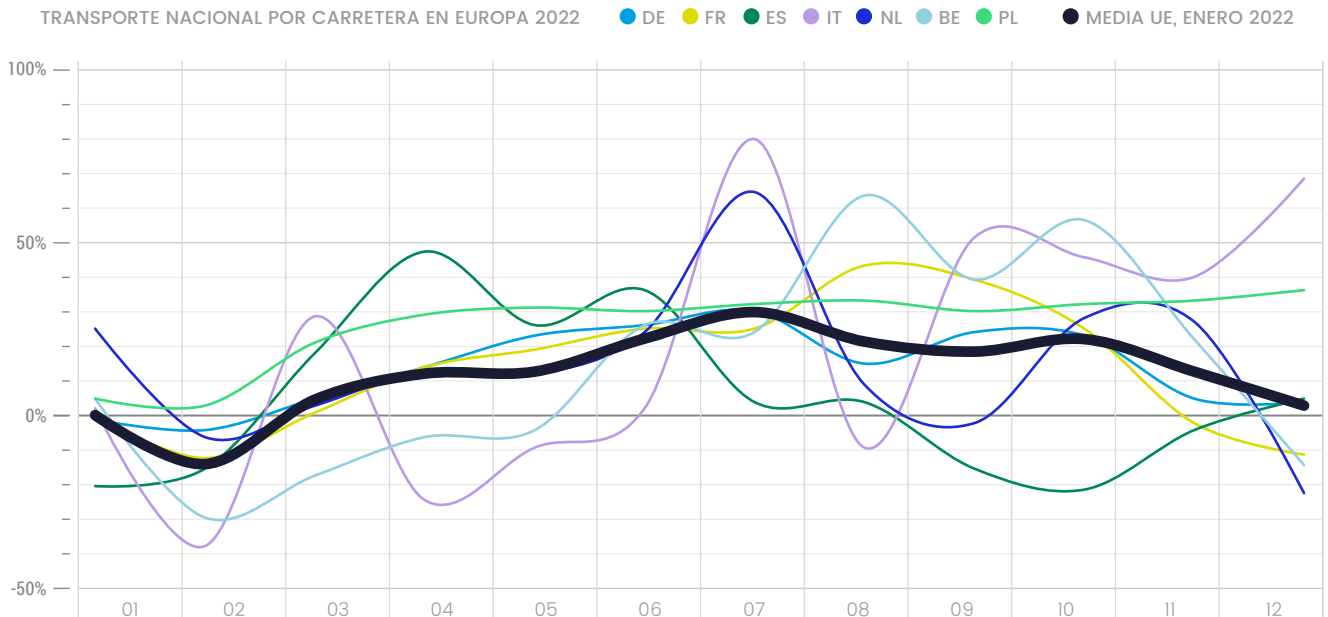
La recesión económica y la elevada inflación han puesto a los productores, las empresas de distribución y los transportistas en una situación difícil.

Esto se debe a que todos los costes no pueden repercutirse en el cliente final.



Europa en el punto de mira

CAMBIO EN LA TASA MEDIA DE TRANSPORTE EN 2022



Fuente: Plataforma CargoON, Trans.eu

La evolución de los precios del transporte en el último año ha sido como una auténtica montaña rusa. Como no podía ser de otra manera, la guerra en Ucrania y sus consecuencias socio-económicas, como el inicio de la crisis energética, la subida de los precios de la energía y los combustibles y el repunte de la inflación; desestabilizaron el mercado del transporte. Las cadenas de suministro, que todavía no se habían recuperado tras la pandemia, se han visto nuevamente interrumpidas y han sufrido nuevas sacudidas. En consecuencia, se ha vuelto a encender la luz roja para las redes de distribución, no solo en Europa, también en el resto del mundo.

Durante mucho tiempo, la fecha del 24 de febrero de 2022, inicio de la guerra en Ucrania, será una referencia importante para la situación de cada una de las economías europeas. El gráfico muestra claramente que, desde la agresión rusa, los tipos han empezado

a subir rápidamente, alcanzando un máximo del 29% superior al de enero de 2022. En la segunda mitad del año, la situación en el mercado empezó a normalizarse, con una caída lenta de los precios hasta alcanzar casi los niveles de antes de la guerra en diciembre de 2022.

Los costes de transporte variaron de un país a otro y, para algunas rutas, la media de algunos países divergía considerablemente de la europea. Como puede observarse, el mercado italiano y el neerlandés registraron grandes fluctuaciones, mientras que Polonia y Alemania, más cerca de los precios medios europeos, se situaron como líderes en volumen de mercancías transportadas. Los tarifas de transporte, sin embargo, se vieron más influidas por las variaciones de los costes del combustible, aunque este no fue el único factor determinante.

¿Y AHORA QUÉ?



Desde principios de 2020, la gestión de las cadenas de suministro se encuentra en un proceso de cambio constante. Las redes de suministro siguen debilitadas tras la pandemia y ahora, más si cabe, como consecuencia de la guerra en curso en Ucrania. 2023 seguirá siendo un periodo de incertidumbre, los gestores se verán obligados a tomar decisiones sobre la marcha, mientras que la planificación a más largo plazo es muy difícil y está sujeta a una gran incertidumbre.

02

El planteamiento de los contratos de transporte será una combinación de un enfoque contractual. Esto permite la creación de un marco presupuestario para el trimestre o el año siguiente, y uno spot, es decir, observar las tarifas del mercado y buscar la capacidad que falta organizando ofertas rápidas (RFQ) para pedidos de transporte específicos. Se trata de una tecnología nada desdeñable que permite crear bolsas privadas combinadas con la automatización de la verificación del transportista (conformidad).

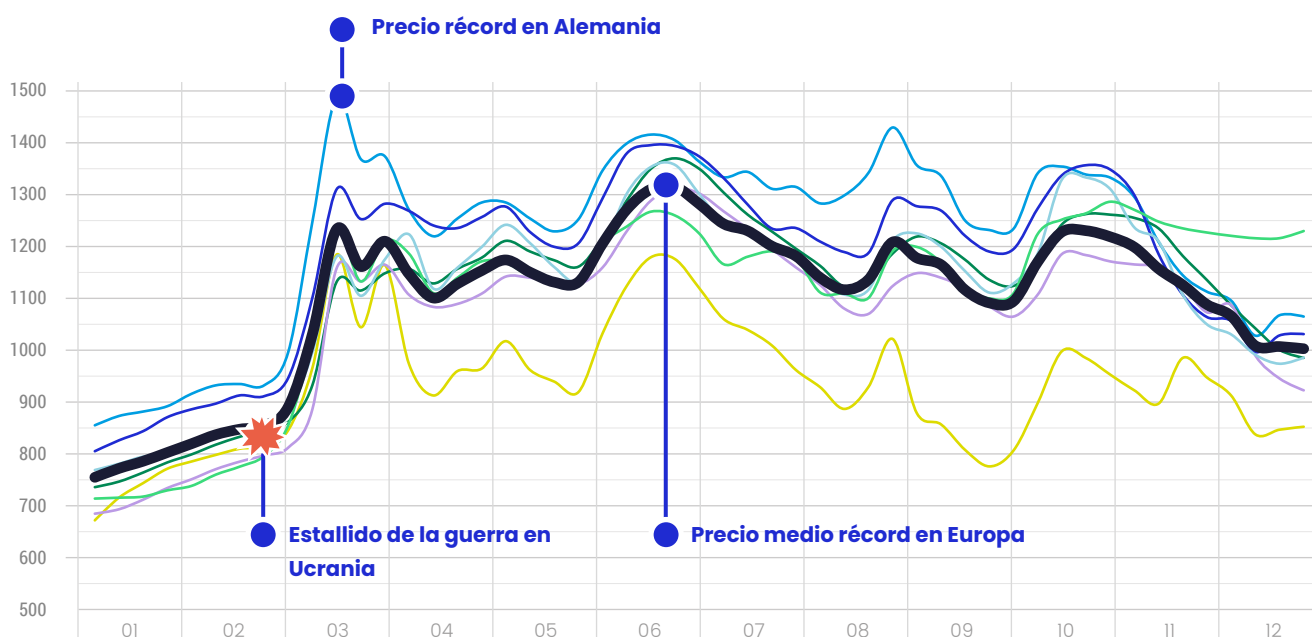
03

La digitalización de la cadena de suministro es una tendencia al alza en la que los sistemas de gestión del transporte son una parte importante. La digitalización ha salvado muchas cadenas de suministro durante los parones de producción a los que obligó el confinamiento y de esto no se olvidan los responsables de logística. La experiencia de la pandemia demuestra que la automatización de la logística y de los procesos de gestión en general aporta ahorros más que tangibles.

Crisis de combustible

PRECIO DEL GASÓLEO EN EUROPA EN 2022 (€/1000L)

DE FONDO, LAS FLUCTUACIONES DE LAS TARIFAS EN DETERMINADOS PAÍSES EUROPEOS ● DE ● FR ● ES ● IT ● NL ● BE ● PL



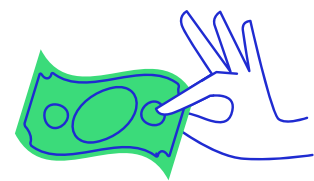
Fuente: Boletín semanal del petróleo, Comisión Europea

La crisis energética y los altos precios de las materias primas provocados por el estallido de la guerra en Ucrania fue lo que propició la subida del combustible el año pasado. Durante el 2022, el precio medio del gasóleo (neto de aranceles e impuestos) resultó ser un 69,3% más alto que en 2021. Además, los transportistas se vieron afectados por el drástico aumento

del precio del AdBlue, que, junto con los precios del carburante, tuvo un impacto casi inmediato en la subida de las tarifas de transporte. A todo ello se sumó la elevada demanda de recursos energéticos, incluso antes del estallido de la guerra, provocada por la reactivación de las economías tras la pandemia.

Sin embargo, en contra de los peores pronósticos del sector del transporte y la logística, el precio del gasóleo empezó a bajar a partir de mediados de año, hecho que también se reflejó de inmediato en la bajada correspondiente de los precios del transporte. A finales de junio, el precio medio del gasóleo alcanzó un máximo anual de 1.302,98 euros/mil litros y, a continuación, la situación en las bolsas mundiales empezó a calmarse. Como consecuencia, los precios bajaron de forma constante en el último trimestre del año pasado, dejando las subidas de los meses de agosto y septiembre como una interrupción temporal de esta tendencia a la baja.

Alemania registró los precios más altos del gasóleo. Si además tenemos en cuenta que los transportistas alemanes utilizan propulsión de GNL, que también ha sufrido subidas de precio considerables, nos encontramos con un sector en una situación desesperada en este país. Los costes del combustible han restado competitividad a los transportistas alemanes en Europa. El precio récord del combustible (1.472,46 euros por mil litros) se alcanzó a mediados de marzo del año pasado en Alemania. La economía neerlandesa también ha tenido problemas con esto durante prácticamente todo el 2022.



¿Y AHORA QUÉ?

01

El año en curso ofrece un moderado optimismo para el mercado de los carburantes. El precio medio del gasóleo en Europa era de 996,42 euros por mil litros a finales del año anterior, lo que nos permite contemplar los precios en 2023 con mayor confianza. Sin embargo, como es habitual en las previsiones económicas, siempre hay un pero... ¿Cuál es? La gran incógnita es el impacto del embargo de la Comisión Europea sobre los recursos energéticos rusos a partir del 5 de febrero de este año. ¿Podemos esperar de nuevo un aumento sistemático de los precios del gasóleo o el mercado mantendrá la calma? Mucho nos tememos que ni siquiera los expertos en carburantes son capaces de responder a esta pregunta de forma inequívoca.

02

Aunque hay muchas incógnitas, parece que la disminución de la demanda de transporte es un factor estabilizador de los precios. La desaceleración económica que estamos viviendo en Europa, y en todo el mundo; el descenso de la producción industrial en China y el menor tráfico portuario parecen indicar que va a seguir esta tendencia. La menor demanda de capacidad de transporte y, en consecuencia, de combustible, será sin duda un factor de contención de las rápidas subidas de precios.

03

Los expertos de JP Morgan y Goldman Sachs, dos de los mayores fondos de inversión estadounidenses, confirman estas previsiones y pronostican que el precio medio del petróleo en 2023 será probablemente más bajo de lo que suponíamos hace unos meses. Esto se deberá a un exceso de oferta sobre la demanda en el mercado del transporte. Las últimas previsiones de estas instituciones financieras indican que el precio medio del petróleo en las bolsas mundiales se situará entre 92 y 98 dólares por barril.

04

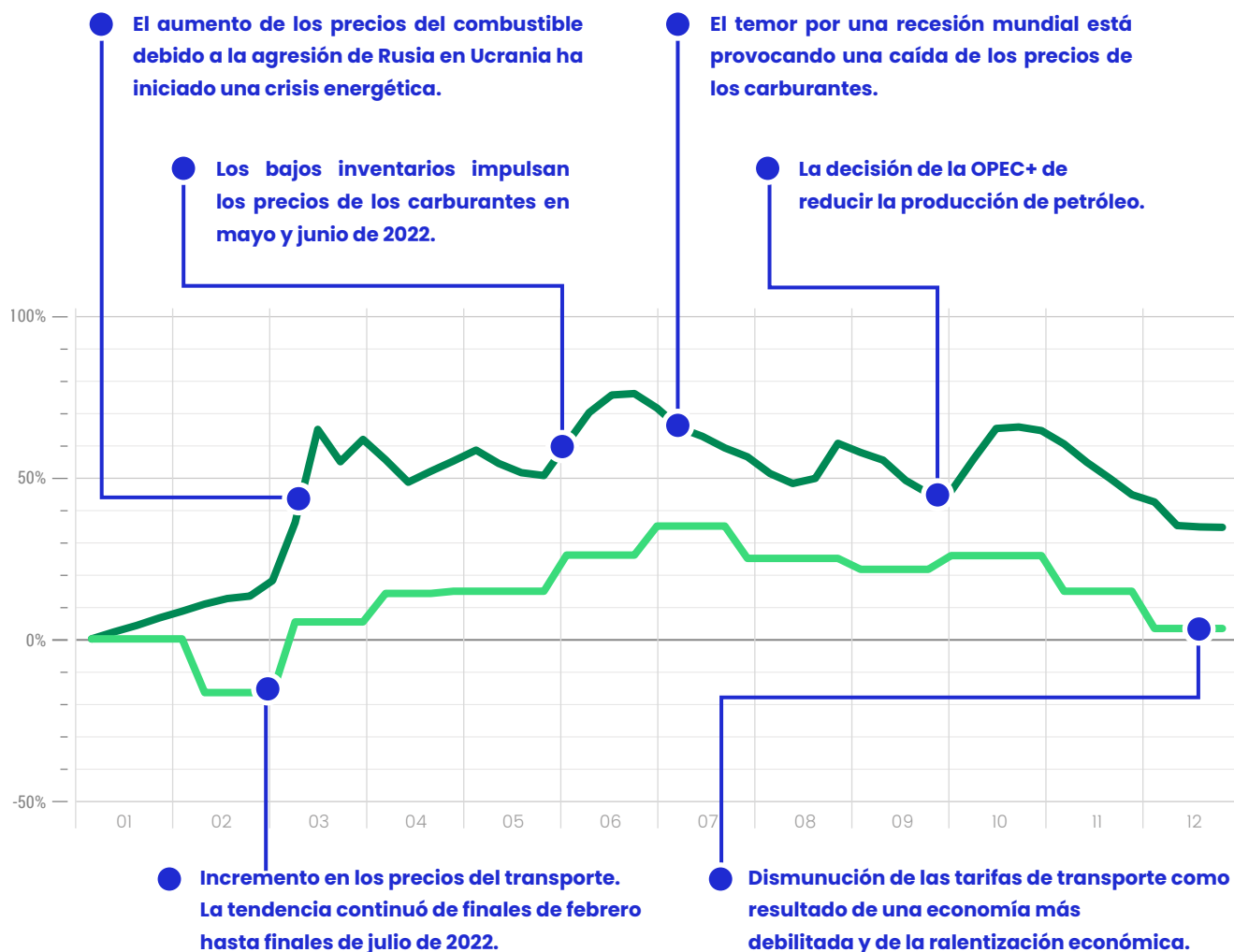
La menor demanda de capacidad y la previsible estabilización del mercado de materias primas energéticas contribuirán al mismo tiempo a calmar los precios del transporte e incluso a ajustarlos a la baja.

Combustible y cargas



CÓMO AFECTÓ EN EUROPA EL PRECIO DEL COMBUSTIBLE A LAS TARIFAS DE TRANSPORTE EN 2022

● DIÉSEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFAS NACIONALES (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Fuente: Plataforma CargoON, Trans.eu, Boletín semanal del petróleo de la Comisión Europea

Índice: Transporte nacional por carretera en los países 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Precios semanales del gasóleo de consumo, excluidos e impuestos (medias DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referencia: Media de la UE, 3 de enero de 2022

El análisis muestra claramente una relación directa entre el precio del gasóleo y el del transporte. El inicio de la crisis energética provocada por la agresión rusa se tradujo casi simultáneamente en un aumento de costes de transporte. Esta tendencia al alza se detuvo a finales de julio de 2022, en respuesta al descenso de los precios del combustible dos semanas antes. Los expertos relacionan la bajada de los precios del combustible con los primeros indicios más fuertes de recesión económica en Europa, especialmente en Alemania, asolada por el aumento de la inflación y los efectos de la crisis energética. Cabe recordar

que la economía alemana, como ninguna otra, tiene una alta dependencia de los recursos energéticos rusos.

La decisión de los países de la OPEP+ de recortar la producción de petróleo en 2 millones de barriles diarios (desde octubre de 2022) provocó una reacción instantánea de las bolsas mundiales, una subida del precio del petróleo y, en consecuencia, del gasóleo. Sin embargo, los precios del transporte esta vez subieron poco, para más tarde empezar a bajar de forma constante en noviembre

y diciembre coincidiendo con la campaña navideña. La situación en el mercado de los carburantes también se estabilizó rápidamente con un descenso constante de los precios del gasóleo hasta finales de año.

Sin embargo, si se considera el conjunto de 2022, es difícil no ver un estrecho vínculo entre los precios de las materias primas energéticas y los precios del transporte. Parece que hasta ahora esta relación nunca había sido tan fuerte. ¿A qué se debe entonces? A un cambio en la estructura de costes de las empresas de transporte. Hasta ahora, se dividían más o menos en tres grupos: costes de mantenimiento de la flota, costes de personal y costes de combustible.

La crisis energética ha cambiado este paradigma: hoy en día, el coste de adquisición de combustible representa una partida cada vez mayor. Se calcula que actualmente supone una media del 40-50% de los costes de transporte.

En el último trimestre del año pasado, el mercado ya no reaccionó con tanta fuerza a la subida del precio del petróleo, ya que hubo otra tendencia más importante: la recesión económica en Europa y el descenso de la producción industrial, que se tradujeron en una menor demanda de capacidad de transporte. De ahí que se produjera una caída de los precios a pesar de la tradicional fiebre consumista de noviembre y diciembre.

¿Y AHORA QUÉ?

01

Si la situación del mercado de materias primas energéticas se estabiliza y los transportistas no se ven afectados por las subidas de precios, la relación entre los precios del transporte y del gasóleo dejará de ser tan significativa. Sin embargo, todo dependerá de las consecuencias del embargo de la UE a las importaciones de energía de Rusia, introducido en febrero de este año.

02

El descenso de la demanda de transporte como consecuencia de la persistente recesión económica mundial (¿podemos hablar de crisis?) influirá probablemente en que los costes de transporte se estabilicen más que hace un año. La inflación, la presión de los salarios de los conductores y el alto precio del combustible, a pesar de haberse estabilizado, está devorando los reducidos márgenes de las empresas de transporte. Ahora son los transportistas, en su relación con los cargadores, los que se encuentran en una posición más difícil, al menos en el mercado spot. Transportar para sobrevivir.

03

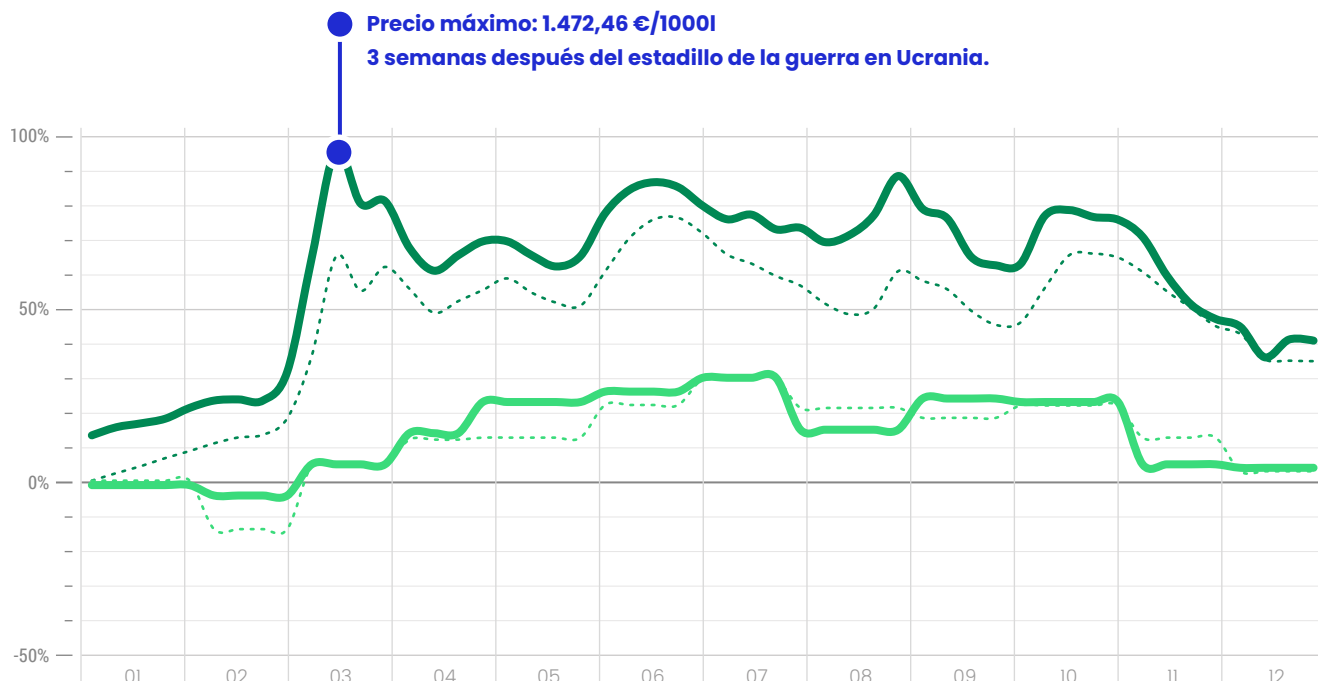
Los fabricantes y distribuidores, enfrentados a una economía en constante declive, sienten la presión de mejorar su eficiencia a mayor velocidad, así como llevar a cabo una gestión más racional de los costes. Ambos objetivos no pueden alcanzarse sin una digitalización avanzada de la cadena de suministro, por lo que la automatización de los procesos de búsqueda y órdenes de transporte se está convirtiendo no solo en un eslógan publicitario, sino también en una necesidad. No obstante, sigue existiendo un elemento importante relacionado con la gestión eficaz y eficiente de los avisos de los transportistas en las operaciones de carga y descarga.



Alemania: el combustible mató la competitividad

COSTE DEL GASÓLEO Y DE LOS PRECIOS DEL TRANSPORTE EN ALEMANIA CON RESPETO A EUROPA

● DIÉSEL (DE) ● DIÉSEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFAS NACIONALES (DE) ● TARIFAS NACIONALES (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Fuente: Plataforma CargoON, Trans.eu, Boletín semanal del petróleo, Comisión Europea

Índice: Transporte nacional por carretera en los países 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Precios semanales del gasóleo de consumo, excluidos e impuestos (medias DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referencia: Media de la UE, 3 de enero de 2022



61.6%

Esto es lo que aumentó el precio del gasóleo en Alemania en 2022.

El precio máximo fue de **1.472,46 euros/mil litros** y la diferencia entre el precio máximo y el mínimo llegó a ser de **561,35 euros**.

Fuente: Trans.eu



Desde la guerra de Ucrania, Alemania ha estado luchando contra los altos precios del combustible. Principalmente gasóleo, pero también GNL, utilizado por un número cada vez mayor de transportistas presentes en el mercado alemán. Los costes del combustible han empeorado considerablemente la situación económica de los transportistas alemanes, que junto a Polonia, España y los Países Bajos, son los líderes del transporte europeo. De hecho, a pesar del aumento de los precios, los transportistas se vieron obligados a renunciar a sus márgenes actuales para seguir siendo competitivos en las rutas europeas. El elevado precio de las materias primas energéticas en Alemania (el más alto de Europa), provocado por la gran dependencia de los suministros rusos; también ha contribuido al empeoramiento de la inflación.

El declive económico de Alemania como líder económico de Europa ha pasado factura a la salud de otras economías. El descenso de los suministros a Alemania ha empeorado la situación de muchos productores y distribuidores y no solo del Viejo Continente. El año pasado, el PIB alemán creció solo un 1,4%, a pesar de que los expertos estimaban que superaría el 4% a principios de año. Los economistas del Bundesbank calculan que la economía alemana se contraerá otro 0,5% en 2023. En el último trimestre, con la reducción de los precios del combustible, también bajaron los precios del transporte, que se mantuvieron durante un tiempo incluso por debajo de la media europea. Sin embargo, hay que añadir que los costes del combustible ya estaban subiendo antes de la guerra de Ucrania de modo que el conflicto bélico solo aceleró el proceso, aunque muy bruscamente.



¿Y AHORA QUÉ?

01

Ningún otro país se ha visto tan afectado por el encarecimiento de las materias primas energéticas, principalmente el gas natural, pero también el gasóleo; como Alemania. Sin embargo, la caída de los precios del gasóleo y del transporte de mercancías a finales de 2022 ofrece una buena base para la estabilización de tarifas de transporte en 2023. Esto se debe a que, en los últimos seis meses del año pasado, los precios del petróleo en las bolsas mundiales han ido bajando, con la excepción de octubre tras la decisión de la OPEP+ de recortar la producción. El interrogante más serio es la respuesta del mercado de combustibles al embargo de la UE a las importaciones de energía. No se trata solo de la situación inmediatamente posterior al 5 de febrero de 2023, sino también en los trimestres siguientes. La pregunta es: ¿puede Europa garantizar la continuidad del suministro de recursos energéticos tras aislarse de Rusia?

02

Los cargadores, es decir, los productores industriales y las empresas de distribución, pueden dar por sentado que los precios del transporte se van a estabilizar, siempre y cuando no se produzca una subida drástica de los combustibles.

03

La demanda de capacidad de transporte bajará, pero la situación será algo mejor gracias al desarrollo sistemático del ecommerce, que necesita tanto transporte aéreo como, sobre todo, transporte internacional por carretera y entregas de última milla.

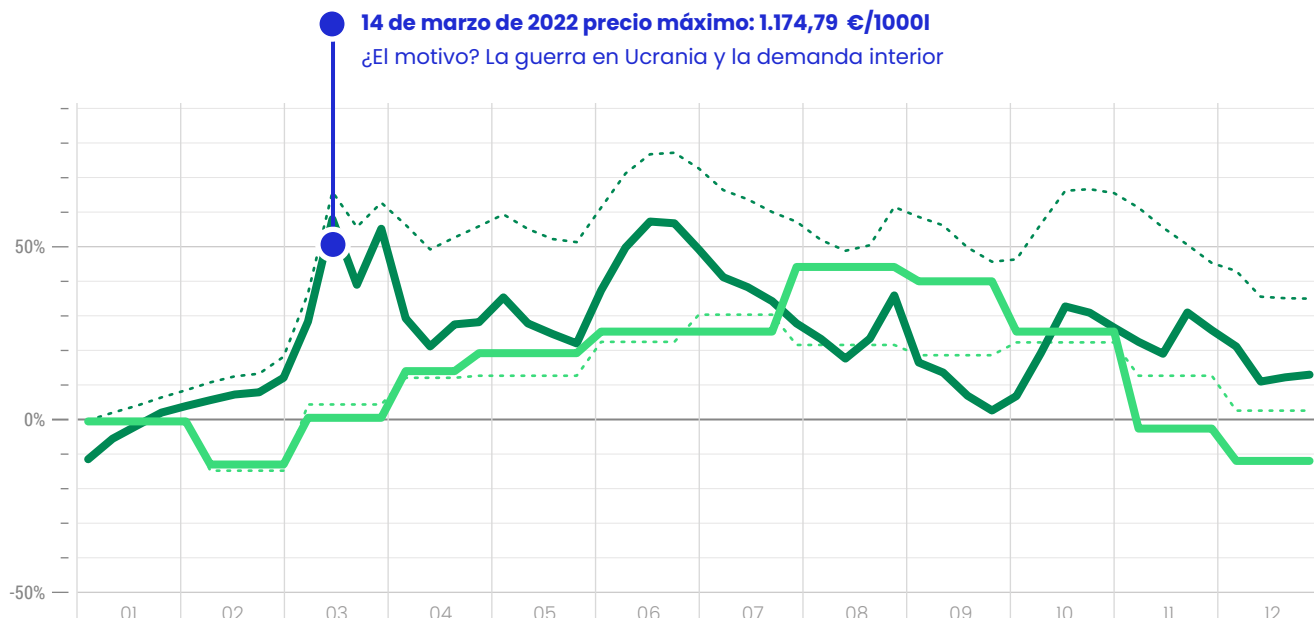
04

El nivel de recesión económica en Alemania determinará el destino de las cadenas de suministro en todo el continente. En diciembre de 2022, el Índice de Clima Empresarial ifo aumentó ligeramente, lo que ofrece cierta esperanza de que la recesión económica no se va a convertir en una crisis profunda.

La Francia resiliente después del COVID

COSTES DEL COMBUSTIBLE Y PRECIOS DEL TRANSPORTE RESPECTO A LA MEDIA EUROPEA POR PAÍSES SELECCIONADOS (2022)

● DIÉSEL (FR) ● DIÉSEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFAS NACIONALES (FR) ● TARIFAS NACIONALES (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)

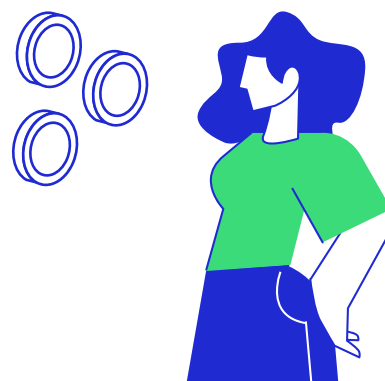


Fuente: Plataforma CargoON, Boletín semanal de petróleo, Comisión Europea

Índice: Transporte nacional por carretera en los países 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Precios semanales del gasóleo de consumo, excluidos e impuestos (medias DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referencia: Media de la UE, 3 de enero de 2022

La economía francesa es la que mejor se ha recuperado en Europa de los sucesivos confinamientos y paralizaciones de la producción. En 2021, tras la pandemia, Francia registró un impresionante repunte del 6,8%, con consecuencias positivas también al año siguiente. Sin embargo, el país galo no vive aislado, sigue siendo la segunda mayor economía de Europa, por lo que debe estar vinculado a numerosos proveedores extranjeros. El aumento de la inflación y de los costes de la energía han hecho mella. En el último trimestre del año pasado, se produjo una clara caída de la demanda y una desaceleración de la economía francesa, momento en el cual el PIB solo creció un 0,1%. Sin embargo, teniendo en cuenta todo el 2022, la economía francesa puede darse con un canto en los dientes. "La salud de nuestra economía es ligeramente mejor que nuestro estado de ánimo colectivo", comentó el director del Banco Central francés, François Villeroy de Galhau, poco después de conocerse las cifras de crecimiento económico del año anterior. Aunque el crecimiento fue del 2,6%, los economistas prevén para el 2023 una recesión en Francia, si bien no profunda.

A pesar de la fuerte demanda de transporte, debido a la recuperación de las cadenas de suministro tras la pandemia, el coste del combustible no ha subido tanto en el país galo como en Alemania. La principal fuente del rápido aumento de los precios del combustible fue el estallido de la guerra en Ucrania. La prosperidad de la economía durante el primer semestre de 2020 y el coste competitivo del gasóleo en Alemania se tradujo en un aumento constante de las tarifas de transporte, que en ocasiones estuvieron por encima de la media europea. Sin embargo, el descenso de las cargas y de los precios transporte en el último trimestre también fue menor que en el resto de la Unión Europea.



¿Y AHORA QUÉ?

01

Los expertos estiman que la inflación caerá al 4,4% en 2023 y que el crecimiento económico se ralentizará hasta el 0,4% anual. Se prevé una vuelta a la expansión económica en 2024.

02

Todo indica que los cargadores pagarán poco más que el año pasado por el transporte. Eso sí, siempre que el embargo energético de la UE no provoque subidas de combustible. Si se produjera un aumento drástico y al mismo tiempo siguiera disminuyendo la demanda, las tarifas de transporte podrían incluso bajar ligeramente.



CARGO ON
FREIGHTS

FREIGHTS ON

Gestión de pedidos de carga

Automatización: asignación de cargas totalmente parametrizable

Un flujo de trabajo digital completo a través de nuestra exclusiva plataforma web colaborativa

Toda la información está centralizada para un mejor acceso, compartición y cumplimiento

Capacidad de transporte segura en cualquier momento combinando contrato y spot

SOLICITA UNA DEMO GRATIS

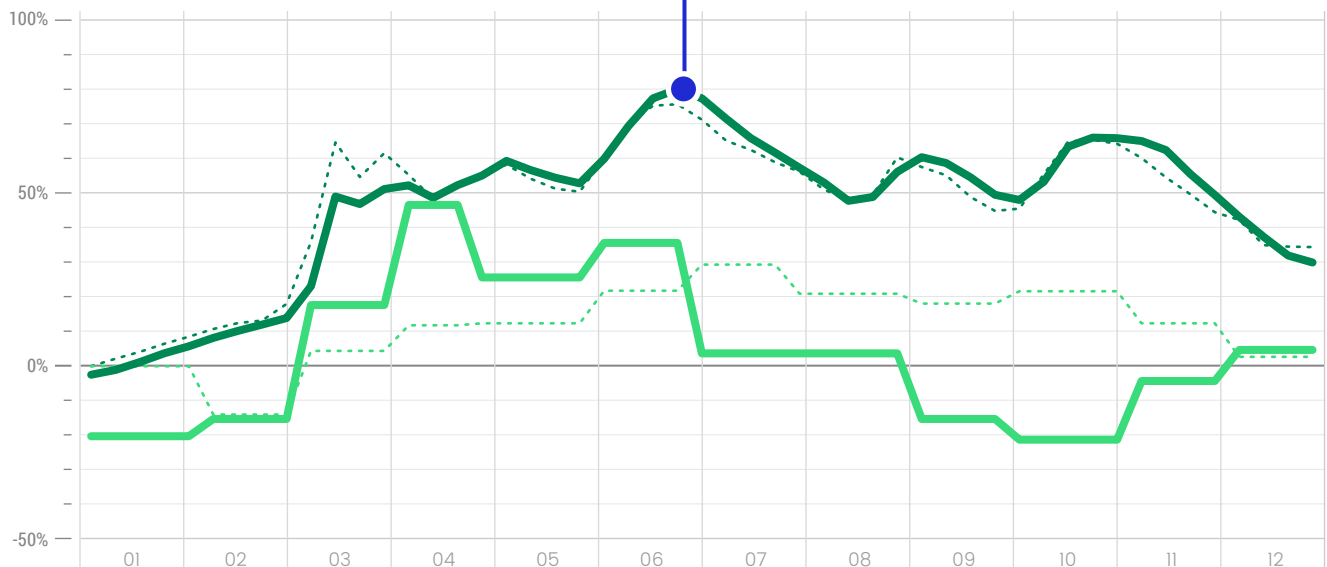
España: tarifas más bajas, los problemas de siempre

COSTES DEL COMBUSTIBLE Y PRECIOS DEL TRANSPORTE RESPECTO A LA MEDIA EUROPEA POR PAÍSES SELECCIONADOS (2022)

● DIÉSEL (ES) ● DIÉSEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFAS NACIONALES (ES) ● TARIFAS NACIONALES (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)

Precio máximo 1.356,93 €/1000l (26 de junio de 2022)

El petróleo más caro y los bajos niveles de stock impulsan los precios de los carburantes en junio



Fuente: Plataforma CargoON, Boletín semanal de petróleo, Comisión Europea

Índice: Transporte nacional por carretera en los países 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Precios semanales del gasóleo de consumo, excluidos e impuestos (medias DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referencia: Media de la UE, 3 de enero de 2022

Los precios del combustible en España se acercaron a la media de la UE y los del transporte de mercancías, en línea con el resto de la Unión Europea, siguieron la misma línea que los del gasóleo. Las tarifas de transporte fueron ligeramente diferentes en comparación con los precios en el mercado spot de los principales países proveedores de transporte. Casi hasta finales de junio, los precios de los transportistas españoles se situaron por encima de la media europea,

para posteriormente pasar a estar por debajo en la segunda mitad del año e igualar la media europea en diciembre (Alemania, Francia, España, Italia, Países Bajos, Bélgica y Polonia). El precio máximo del gasóleo en España fue de 1.356,93 euros/mil litros, con una variación de precios del 70,4% en el año, que sufrieron sobre todo los pequeños y medianos transportistas.

¿Y AHORA QUÉ?



Según las previsiones de la consultora Transport Intelligence, el transporte internacional en Europa solo crecerá un 1,1% en 2023. Los mercados emergentes, por ejemplo, Croacia y Bulgaria; se situarán por encima de la media, mientras que los países de la vieja Europa entre los que se encuentra España, crecerán más lentamente. Por ejemplo, se prevé un crecimiento negativo en Alemania y para el tráfico nacional en España la previsión es de una tasa aún más débil (0,7%).

02

La presión de los transportistas españoles va en el sentido de mantener las tarifas al nivel de finales del año pasado. Se encuentran en una situación difícil y los expertos predicen que sus costes aumentarán entre un 10% y un 12% este año, sin contar las posibles subidas del precio del combustible. Además, con una disminución de la demanda de transporte, será difícil para los transportistas repercutir los nuevos costes a la empresa cargadora.

03

El drástico aumento del precio del combustible y la creciente inflación del año pasado provocaron una caída igualmente drástica de los márgenes de los transportistas, especialmente para las pymes, que, a menudo, tuvieron que enfrentarse a precios de competencia desleal. Sin embargo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha aprobado el Plan Nacional de Control del Transporte por Carretera para 2023, que pretende evitar estas prácticas y verificar el trabajo de los transportistas con mayor frecuencia. Sin embargo, esto puede provocar la quiebra de empresas más pequeñas y, en última instancia, reducir aún más la disponibilidad de capacidad de transporte en el mercado.

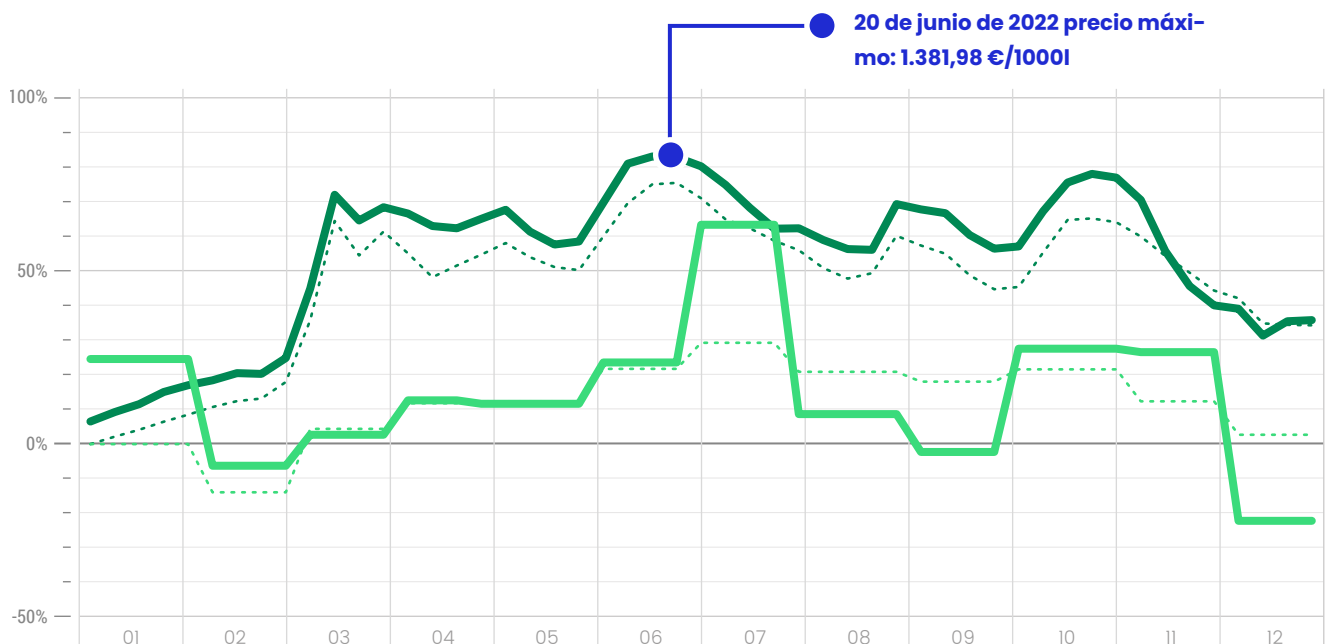
04

Pero también hay señales económicas positivas procedentes de España. El país está gestionando cada vez mejor la inflación: en el verano de 2022 rozaba el 11%, para descender regularmente a partir de agosto y situarse en el 6,8% en noviembre. Como resultado, los costes de transporte y logística a lo largo de la cadena de suministro también pueden disminuir.

Los Países Bajos echan cuentas

COSTES DEL COMBUSTIBLE Y PRECIOS DEL TRANSPORTE RESPECTO A LA MEDIA EUROPEA POR PAÍSES SELECCIONADOS (2022)

● DIÉSEL (NL) ● DIÉSEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFAS NACIONALES (NL) ● TARIFAS NACIONALES (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Índice: Transporte nacional por carretera en los países 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Precios semanales del gasóleo de consumo, excluidos e impuestos (medias DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referencia: Media de la UE, 3 de enero de 2022

Fuente: Plataforma CargoON, Boletín semanal de petróleo, Comisión Europea

El coste del combustible en los Países Bajos fue de los más altos de Europa, lo que se tradujo en una menor competitividad de los transportistas neerlandeses en las rutas europeas, quienes, para mantenerse en el mercado, se vieron obligados a reducir las tarifas de transporte o a renunciar a parte de su margen. En el pico más alto de la escalada de precios, el precio máximo se acercó a los 1.382 euros por mil litros de gasóleo, mientras que en Polonia, por ejemplo, el precio más alto alcanzó los 1.274,82 euros.

El precio del combustible empezó a subir bruscamente tras el estallido de la guerra en Ucrania y luego al-

ternó subidas y bajadas siguiendo la tendencia europea, aunque a un nivel más alto. En los últimos meses del año pasado, el precio del combustible empezó a bajar y las tarifas de transporte se quedaron en un nivel parejo. Esto se mantuvo solo durante un tiempo, ya que en diciembre las tarifas de transporte sufrieron una fuerte caída que no parece estar directamente relacionada con los costes del gasóleo, ya que entonces estos se mantuvieron estables. El repunte de las tarifas de transporte, sin embargo, se produjo antes, justo después del pico del combustible, en junio-julio de 2020.

¿Y AHORA QUÉ?

01

El sector del transporte y la logística en los Países Bajos ha entrado en otro año con grandes preocupaciones. Según la Oficina de Estadística de los Países Bajos (CBS), la inflación alcanzó en 2022 la cifra récord del 11,6%, la más alta en este país desde 1975. La elevada inflación se debió a los precios récord de la energía, los carburantes y los alimentos. El descenso previsto de la producción industrial provocará al mismo tiempo una disminución de la demanda de capacidad y, en las empresas de transporte, un aumento de los costes de explotación.

02

Los cargadores y transportistas también tienen que hacer frente al nuevo convenio colectivo laboral de los Países Bajos y a un aumento del 10% del salario mínimo. Según los cálculos de la agencia de investigación Panteia, los costes del transporte por carretera aumentarán en los Países Bajos en 2023 entre un 8 y un 11,3%. Los costes de amortización se incrementarán un 8% y los de seguros, un 8,8%. El nivel previsto de aumento de los costes no incluye el precio del combustible, el AdBlue y el GNL. Esto se debe a que se desconocen las perspectivas para los próximos meses de la respuesta del mercado al embargo sobre las materias primas energéticas rusas.

03

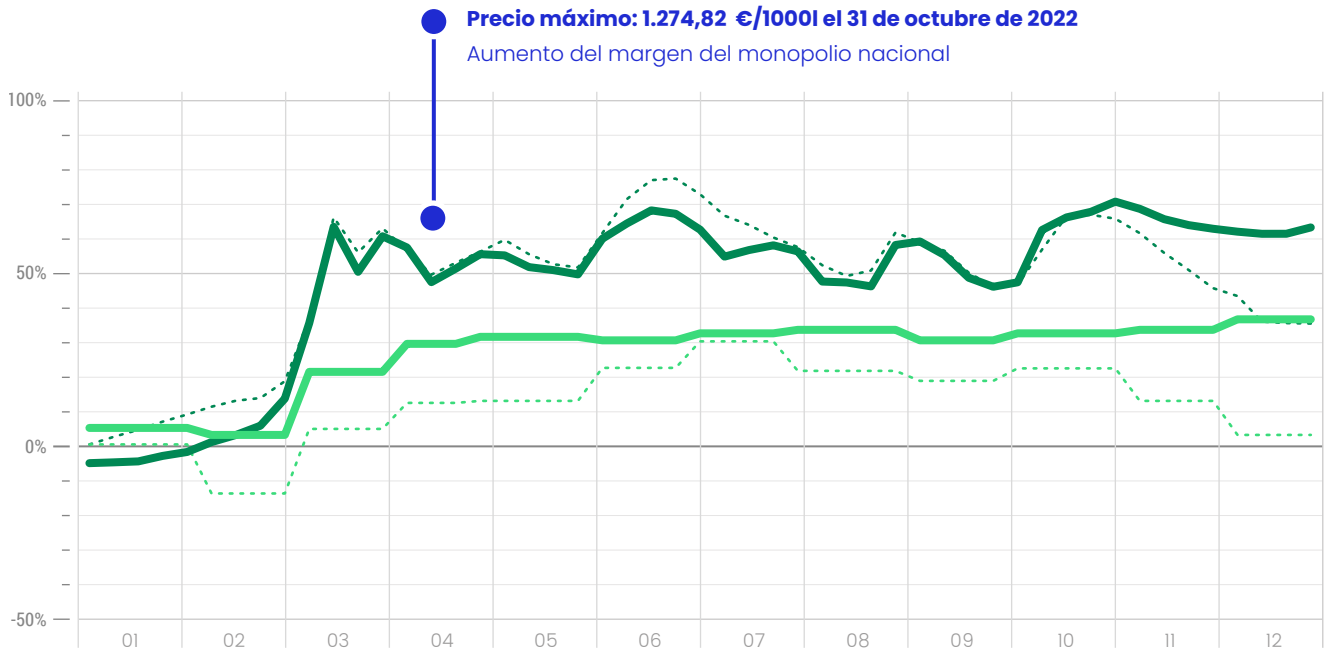
Los productores y las empresas de distribución pueden esperar pequeñas idas y venidas de las tarifas de transporte, siempre que el mercado de combustibles se estabilice. El aumento del coste de las operaciones de transporte será repercutido en cierta medida a los cargadores, aunque todavía no hay indicios de aumentos significativos en el transporte internacional.



Polonia: el mayor proveedor de transporte en Europa

COSTES DEL COMBUSTIBLE Y PRECIOS DEL TRANSPORTE RESPECTO A LA MEDIA EUROPEA POR PAÍSES SELECCIONADOS (2022)

● DIÉSEL (PL) ◌ DIÉSEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFAS NACIONALES (PL) ◌ TARIFAS NACIONALES (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Fuente: Plataforma CargoON, Boletín semanal de petróleo, Comisión Europea

Índice: Transporte nacional por carretera en los países 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Precios semanales del gasóleo de consumo, excluidos e impuestos (medias DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referencia: Media de la UE, 3 de enero de 2022

Los transportistas polacos llevan varios años liderando el transporte europeo por carretera y en la actualidad transportan en torno al 20% del volumen total en Europa. La relación entre el precio del combustible y el aumento de las tarifas de transporte no está tan clara en el caso de Polonia. Aunque los precios aumentaron tras el estallido de la guerra en Ucrania, junto con un aumento significativo de los precios del gasóleo, las tarifas de transporte se estabilizaron rápidamente y se mantuvieron casi sin cambios hasta finales de año a pesar de las fluctuaciones del precio del combustible.

El precio medio del gasóleo se mantuvo durante muchos meses ligeramente por debajo de la media europea. La mayor diferencia se registró en los meses de verano, mientras que, en noviembre y diciembre, la situación se invirtió, ya que los costes del combustible resultaron muy superiores a la media de la UE como consecuencia de un aumento de los márgenes por parte de la empresa Orlen, quien tiene el monopolio nacional.

¿Y AHORA QUÉ?



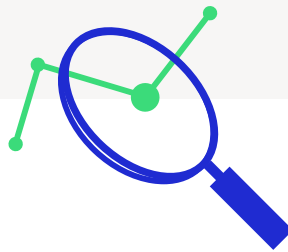
En contra de las predicciones anteriores, la economía polaca va mejor de lo esperado. En términos de inflación, Polonia es uno de los países europeos con una tasa mayor según la Oficina Central de Estadística, que la sitúa en 14,4% para el 2022. Sin embargo, el crecimiento económico superó ligeramente el 4%, lo que es un resultado sorprendentemente bueno en comparación con la media de la UE.

02

Según un informe del Instituto de Previsión y Análisis Económico, el crecimiento del PIB se reducirá a alrededor del 1,5% en 2023, lo que tampoco es un mal resultado en comparación con Europa. Todo dependerá del estado de la economía alemana, fuertemente vinculada a la polaca, ya que recibe el 25% de sus exportaciones. No parece que vaya a producirse un gran colapso en el mercado del transporte, aunque el aumento de los costes puede hacer que el sector se consolide más rápidamente.

03

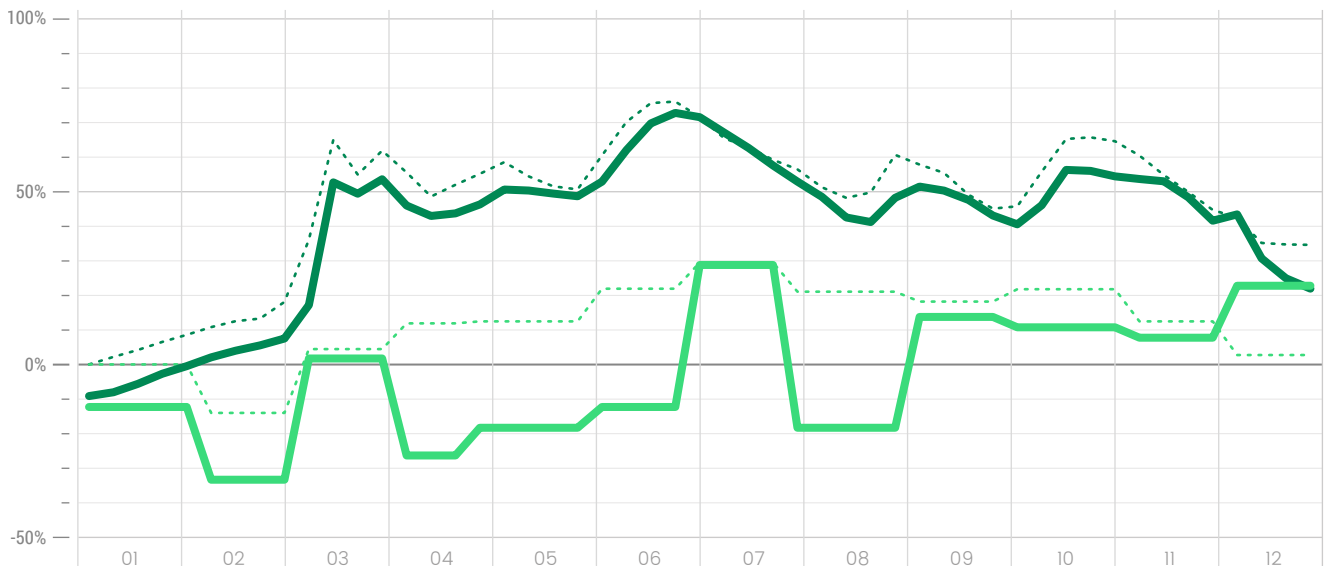
Es probable que las tarifas de transporte se mantengan estables y, si aumentaran, no sería por mucho. Lo que está por ver, nuevamente, es el impacto final del embargo de la UE sobre los recursos energéticos rusos, en vigor desde el pasado 5 de febrero. El precio del gasóleo no dependerá tanto del nivel de reservas de combustible como de la disponibilidad de la materia prima.



¿Se encamina **Italia** hacia una recesión?

COSTES DEL COMBUSTIBLE Y PRECIOS DEL TRANSPORTE RESPECTO A LA MEDIA EUROPEA POR PAÍSES SELECCIONADOS (2022)

● DIÉSEL (IT) ◌ DIÉSEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFAS NACIONALES (IT) ◌ TARIFAS NACIONALES (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Fuente: Plataforma CargoON, Boletín semanal de petróleo, Comisión Europea

Índice: Transporte nacional por carretera en los países 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Precios semanales del gasóleo de consumo, excluidos e impuestos (medias DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referencia: Media de la UE, 3 de enero de 2022

Al igual que en la mayoría de los mercados europeos, las tarifas de transporte internacional italiano estaban fuertemente ligadas al coste del gasóleo. En 2022, el coste del combustible resultó ser ligeramente inferior a la media europea, lo que también permitió mantener unos precios más bajos, garantizando a los transportistas italianos una mayor competitividad. (Por supuesto, no sólo el precio del gasóleo influyó en el aumento de los costes de los transportistas, pero fue el factor dominante. De hecho, el coste del combustible representa actualmente en torno al 40-50% de la totalidad de los costes incurridos por las empresas de transporte).

Un obstáculo importante para el desarrollo de las redes de reparto italianas es el tiempo de espera para la carga y descarga de las mercancías que, según el Centro Studi di Federtrasporti, es de 4 horas de media. Las normas restrictivas austriacas relativas al cruce por el Paso del Brennero reducen la capacidad de los transportistas italianos. Dichas normas restringen el tráfico hacia Alemania, un socio comercial importante para los italianos. Italia, como otros países de la UE, se enfrenta a una escasez de conductores (actualmente, unos 20.000).

¿Y AHORA QUÉ?

01

Según la agencia de investigación Transport Intelligence, el crecimiento del volumen de transporte en Italia será uno de los más bajos en Europa, en torno al 0,3% en 2023. Se considera que las principales causas de esta situación son la elevada inflación, la subida de los tipos de interés y los altos costes de energía. Por un lado, disminuye la demanda de los consumidores y, por otro, aumentan los costes para las empresas que se ven obligadas a subir los precios de productos y servicios debido a los precios desorbitados de la energía.

02

Las previsiones de crecimiento económico son contradictorias. Según el Fondo Monetario Internacional, Italia (junto a Alemania) sufrirá una leve recesión. De acuerdo con el FMI, ambos países son los más vulnerables a los efectos del corte del gas ruso. Italia intenta salir del apuro importando más gas de Argelia, ya que están conectadas por un gasoducto submarino. En cambio, según el Boletín Macroeconómico Italiano de EY, la economía italiana experimentará un crecimiento del 0,6% en 2023.

03

El Gobierno italiano intenta salvar el sector del transporte a través del apoyo público. Sin embargo, el flujo de dinero lleva meses obstaculizado por trámites burocráticos, criticados reiteradamente por las asociaciones de transportistas. El propósito es compensar los gastos de gasóleo, con una asignación de 200 millones de euros de la Ley Presupuestaria, y otros 85 millones, regulados por el Decreto Aiuti ter. Por otro lado, aumentar la deuda pública prestando apoyo a los sectores económicos vulnerables puede desatar aún más la espiral inflacionista.

04

Un estímulo positivo que hace albergar esperanzas a las cadenas de suministro son los resultados de ventas de camiones del 2022. Aunque las ventas de furgonetas disminuyeron (frente a las bajas previstas en el transporte nacional), las de vehículos pesados (con un peso bruto superior a 16 toneladas) aumentaron un 4,1%.



CADA VEZ MAYOR IMPORTANCIA DE LA DIGITALIZACIÓN

Damiano Frosi

director del Observatorio de la Logística de Contratos del Politécnico de Milán (MIP), comparte sus ideas sobre el mercado italiano. El Observatorio realiza investigaciones periódicas sobre el mercado italiano de la logística de contratos que comparte las tendencias europeas.



01

Ya durante la pandemia de Covid-19, las cadenas de suministro mostraron una gran resistencia, permitiendo mantener la continuidad del negocio. Tras una fuerte recuperación de 2021, los volúmenes de carga se estabilizaron en el segundo semestre de 2022, lo que considero una señal positiva en el mercado de servicios logísticos. Sin embargo, los proveedores de estos servicios enfrentarán muchos retos, principalmente relacionados con el aumento continuo del coste de su actividad empresarial.

02

Cada vez se producen más fusiones y adquisiciones, lo que se traduce en nuevos grandes operadores a escala internacional que representan un alto nivel de integración y una mayor expansión. Esto se traduce en el aumento del CAPEX (capital expenditures), es decir, el nivel de inversión versus el gasto corriente, de estas empresas. Además, la mayoría de las compañías ha modificado su enfoque del transporte, poniendo más ahínco en la cooperación entre el expedidor, el receptor y el proveedor de los servicios logísticos.

03

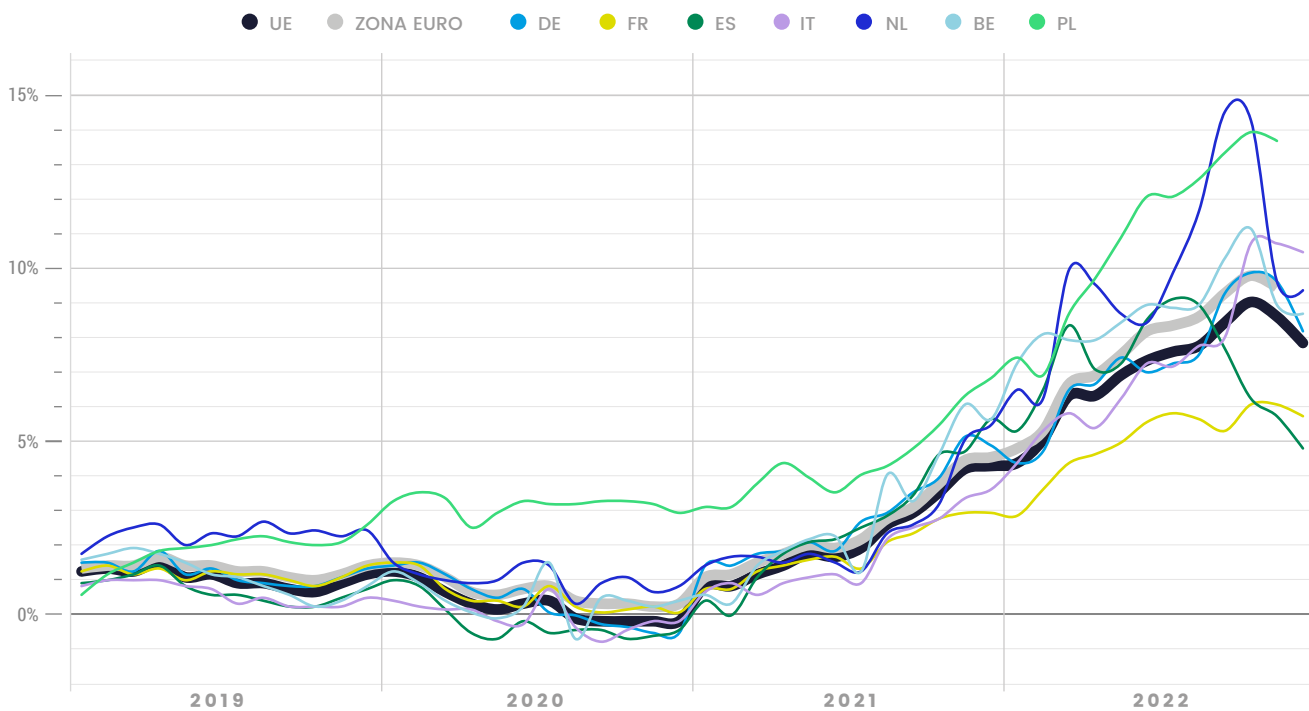
La logística 4.0, es decir, una mayor atención a la automatización y digitalización de la cadena de suministro, se está volviendo cada vez más omnipresente en la realidad empresarial. Las empresas italianas se están centrando principalmente en soluciones del sector de digitalización, es decir, en implantar tecnologías para la recopilación y gestión de información digitalizada. También invierten en sistemas para automatizar los procesos de almacenamiento y en herramientas de análisis de datos, como Big Data.

¿Inflación a la baja?

En términos de cifras de inflación IPCA, el mes de octubre del año pasado resultó ser el más negro. De todos los países presentados, junto a la media de los países de la Zona Euro, Polonia registró la inflación más alta, algo que venía siendo habitual desde principios de año. En el desafortunado mes de octubre, la inflación alcanzó el 16,4% en Polonia, mientras que en la Unión Europea era del 11,5% y en la zona euro aún más baja, del 10,6%. De todos modos, a lo largo del año pasado, los países de la Zona Euro disfrutaron de una inflación inferior a la del resto de la Comunidad. La elevada y creciente inflación en Europa se ha visto fuerte-

mente influida por la crisis energética, incluyendo el aumento del precio del combustible y, con él, el encarecimiento del transporte. Un sector que, como bien sabéis, tiene una elevada participación en el PIB de todos los países. Hasta cierto punto, la Zona Euro ha demostrado tener un escudo contra el impacto de la inflación. Alemania es un buen ejemplo de ello ya que, aunque su economía se vio afectada por los precios más altos del gasóleo, la inflación no subió tanto como en Polonia, la República Checa o Rumanía, donde llegó a situarse, en este último país, en el 16,8% a finales de año.

MEDIA EUROPEA FRENTE A LA INFLACIÓN EN PAÍSES SELECCIONADOS Y EN LA ZONA EURO (2022)



Fuente propia

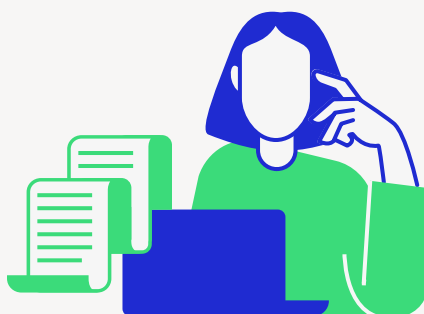
¿Y AHORA QUÉ?

01

Los dos últimos meses del año pasado trajeron algo de esperanza, ya que la inflación en todos los países de la Unión Europea empezó a descender lentamente. Si se va a mantener esta tendencia, lo sabremos como muy pronto en primavera. Cabe recordar que el 5 de febrero de este año entró en vigor el embargo sobre los recursos energéticos procedentes de Rusia, cuyos efectos son aún imprevisibles. Otros criterios importantes serán el nivel de la demanda de los consumidores, los precios de los alimentos y el sentimiento empresarial, que en última instancia se traducirá en inversión.

02

Según las previsiones de la Comisión Europea, la inflación del mercado europeo bajará al 7% en 2023 y al 3% al año siguiente. En los países de Europa Central y del Este, estas cifras pueden ser algunos puntos porcentuales superiores.



Todos los datos utilizados en este informe provienen de la plataforma Trans.eu



021

Comentarios y previsiones

En 2023 se solaparán muchas tendencias.

Nunca antes en la historia, tras la Segunda Guerra Mundial, las economías europeas se habían encontrado en un momento similar.



Cadenas de suministros alocadas

Nunca antes en la historia de la economía europea desde la Segunda Guerra Mundial nos habíamos encontrado en un momento como este. Un verdadero Armagedón ha barrido Europa y el mundo en los dos últimos años: la pandemia de COVID-19, la guerra en Ucrania, los gigantescos aumentos del precio de las materias primas energéticas y la inflación ganando impulso. Y aquí estamos, en 2023, un año sobre el que los expertos económicos mantienen opiniones divergentes. Por su parte, los responsables de las cadenas de suministro se preguntan cuándo acabará esta locura. Mucho nos tememos que, de momento, no tenemos la respuesta.

Hay que reconocer, sin embargo, que el final del año pasado trajo algo de esperanza. La inflación en la Zona Euro se ralentizó hasta el 9,2% y disminuyó lenta pero constantemente en la mayoría de los países de la UE (con la excepción de Hungría). El nivel más bajo de inflación se registró en España a finales de año y el resultado del 5,5% se nos antoja ahora como un buen augurio para el resto de Europa. Además, sitúa a España en una buena posición como proveedor de transporte internacional (líder en Europa) para competir en las rutas más importantes del continente. Aunque hay que añadir que el año en curso puede ser la hora de la verdad para la mayoría de los transportistas y empresas cargadoras.

Ansiedad antes que caos

– El mayor reto para las cadenas de suministro será la persistente recesión, la todavía elevada tasa de inflación y los costes energéticos, confirma **Guido Kuckartz**, experto en cadenas de suministro y director de la zona DACH en Trans.eu. El descenso de la producción se deja sentir ya en Alemania y el resto de la región. Incluso Amazon prevé una caída del 30-40% en sus entregas. Algunos sectores de la economía, como los bienes de consumo de alta rotación, la agricultura y la construcción, por ejemplo, tienen su propia flota de camiones y furgonetas, por lo que no dependen de la capacidad disponible en el mercado, añade Kuckartz.

Lo que prevalece en las declaraciones de los expertos del mercado logístico es el caos en las cadenas de suministro, lo que se traduce en otro año más sin pla-

nificar o, lo que es lo mismo, apagando fuegos aquí y allá. Probablemente, hasta que la guerra de Ucrania termine y los precios del petróleo alcancen un techo previsible, seguirá siendo una "locura de gestión". **Xavier Villetard**, socio de la consultora de la cadena de suministro bp2r, adopta una postura tranquila ante la situación actual. El sector del transporte de mercancías por carretera se encuentra en un periodo de transición, con unas perspectivas inciertas para el año en curso. "Las empresas de transporte empezaron el año pasado con buenos resultados, pero la



Martin Bulheller

portavoz de la Asociación Federal de Transporte por Carretera, Logística y Eliminación de Residuos (BGL)

Retrasos en los almacenes

En Alemania, el problema de los largos tiempos de espera para descargar o cargar mercancías existe desde hace años. Muchas empresas manufactureras y comerciales han reducido su propio personal de almacén y, a menudo, recurren a los conductores para que les ayuden. Por otro lado, muchos transportistas ya utilizan soluciones digitales en forma de sistemas de notificación online, pero el reto sigue siendo lidiar con los frecuentes atascos en las autopistas alemanas, que hacen imprevisibles los tiempos de llegada. La creciente escasez de conductores tampoco ayuda a reducir el problema de las entregas a tiempo.



Los costes energéticos frenan la economía

El año pasado, las empresas italianas de fabricación y distribución se vieron muy afectadas por la escasez de espacio de transporte; el problema ha perjudicado especialmente a las empresas medianas que generan entre 30 y 40 órdenes de transporte al día. Por lo tanto, muchas de las empresas han apostado por soluciones tecnológicas que optimizan el flujo de suministros y permiten evitar atascos en el almacén. De hecho, las investigaciones más recientes del Politécnico de Milán demuestran que la digitalización de la cadena de suministro es una fuerte tendencia de la mayoría de las empresas. También los transportistas aplican cada vez más soluciones tecnológicas. No obstante, un factor que frena en cierta medida este gasto es el estado de la economía. El aumento de los costes de producción, especialmente el precio de la energía, está pasando factura a la situación de las empresas.

Nicolò Calabrese

experto en cadenas de suministro de Italia, gerente de CargoON



demanda se ha ido debilitando paulatinamente", comenta sobre la situación del mercado francés, que también refleja la tendencia en la mayoría de los países de la Unión Europea.

La economía francesa ha empezado el 2023 con buen pie. La tasa de crecimiento del PIB fue de las más altas de Europa en 2022 y, a pesar de la inflación y de una desaceleración en el segundo semestre, consiguió terminar el año con un crecimiento del 2,6%.

La rentabilidad de los transportistas ha seguido siendo decente, ya que los elevados precios del combustible se han visto compensados por la regulación de precios para las empresas y las ayudas públicas. La inflación, sin embargo, sigue presionando al alza los costes de producción, aunque las empresas siguen invirtiendo en digitalización y descarbonización del negocio. A pesar de la caída de la demanda de servicios de transporte, la relación de fuerza sigue dando ventaja a los transportistas. Pero... ¿por cuánto tiempo más? Esa es la cuestión, añade el Director Villetard.

Un mundo sin carbón

El experto francés tocó un punto importante planteado por todos nuestros entrevistados, que puede resumirse en una frase: el caos es el caos, pero los empresarios no deben olvidar que hay que seguir digitalizando las empresas y preparándose para una descarbonización total. Las empresas recuerdan bien los días no tan lejanos de la pandemia y saben que fue la automatización de los procesos de gestión lo que les ayudó a sobrevivir a los peores momentos. La mayoría de los actores de la cadena de suministro también tienen presente el llamado Green Deal europeo, es decir, alcanzar la neutralidad climática en 2050. Así lo confirma **Jordi Espín**, secretario de TRANSPRIME, la asociación española de empresas cargadoras. "La reducción de las emisiones de carbono es una de las principales prioridades de este año para la industria y las empresas de distribución europeas. Parece más importante que la eficiencia operativa actual", argumenta.

Espín sabe de lo que habla: TRANSPRIME forma parte del Consejo Europeo de Cargadores, que lleva varios años preparándose para los cambios globales en el trabajo de las redes de distribución. El CES, junto con la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) y el Foro Internacional del Transporte (ITF), ha elaborado un protocolo de buenas prácticas en las cadenas de distribución. Parte de él es el llamado certificado de buenas prácticas del cargador, que actualmente se está aplicando en España como país piloto. La idea es difundir la correcta relación entre cargador y transportista, por ejemplo mejorando las condiciones de trabajo de los conductores en los puntos de carga y descarga - añade Espín.

El Consejo Europeo de Cargadores lidera los esfuerzos para crear una cadena de suministro sostenible a escala mundial. Su requisito previo más importante es la digitalización, reiteran los responsables del



Inflación alta y demanda incierta

Aunque en el segundo semestre del año pasado disminuyeron los volúmenes de carga, los transportistas están preparados para nuevas perturbaciones en las cadenas de suministro. Ya se están centrando de antemano en asegurarse la capacidad. El sector del transporte y la logística considera que el año en curso será especialmente incierto. La elevada inflación y la incertidumbre de la demanda son preocupantes y el sector aún se enfrenta a una profunda transformación energética y digital. Un reto estructural cada vez mayor es también la creciente escasez de conductores. Las cadenas de suministro se están transformando para ser más flexibles y resistentes a los cambios y los gestores de riesgos buscan diversificar los proveedores y utilizar la tecnología para gestionar la red logística en tiempo real, para evitar interferencias.



Ricardo Ochoa de Aspuru

fundador y director de cadenadesuministro.es

CES. Las cadenas de suministro solo pueden mejorar si se sabe dónde están los cuellos de botella en el flujo de mercancías. Esto incluye, por ejemplo, los tiempos de inactividad del transporte o la magnitud del consumo de combustible. En resumen, la localización de dónde se generan los costes más importantes. "Todos estos datos útiles solo pueden obtenerse mediante la digitalización", argumentan los directivos holandeses **Machiel van der Kuijl y Johan Kerver** en Management Scope.

El transporte, el motor del sistema

La progresiva descarbonización de la industria y el transporte y la digitalización de la cadena de suministro son, además, dos procesos confusos y difíciles de resolver y que juntos conducen a la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible. A modo de recordatorio, cabe mencionar que, como parte del paquete legislativo Fit for 55 ya aprobado, el objetivo climático de la UE es reducir las emisiones al 55% ya en 2035, por lo que los vehículos con motores de combustión dejarán de matricularse. El reloj corre y el

avance hacia el objetivo es lento en las economías europeas.

Los directores de logística y los ejecutivos de las empresas tienen ante sí un nudo gordiano que desenredar. ¿El motivo? Las economías están en recesión, los volúmenes de suministro y la demanda de los consumidores están cayendo y, mientras tanto, hay que pensar en la digitalización de la gestión, lo que significa un gran coste. Sin embargo, hasta la mínima inversión, por ejemplo en un sistema de aviso de entrega o de organización del transporte, dan resultados rápidos y medibles. A pesar de la ralentización de las economías europeas, el transporte seguirá siendo el motor del sistema y todo indica que los transportistas seguirán teniendo una demanda urgente. Todo dependerá, por supuesto, de la región y del sector.

- Se prevé que la producción de alimentos disminuya en Europa este año, lo que sin duda provocará un descenso de la demanda de servicios de cadena de frío, explica Viet Nguyen, analista de logística alimentaria de Rabobank Food & Agribusiness: "No se prevé un descenso de la oferta general, aunque en

La industria espera inversión



Vivimos tiempos muy inciertos y predecir la situación del mercado del transporte es muy difícil. La pandemia del COVID-19 ha entrado en otra fase, aún no ha quedado totalmente atrás, y las cadenas logísticas mundiales siguen notando sus efectos. Además, las cadenas de suministro están muy influenciadas por el conflicto de Ucrania, para el cual no hay indicios de que vaya a terminar pronto. Transportistas y logísticos se enfrentan a la toma de decisiones sobre dónde realizar inversiones estratégicas, además de a la aplicación del Green Deal europeo, la descarbonización del transporte por carretera y la transición a la tecnología de combustibles alternativos.

Raluca Marian

directora de la Delegación de la IRU
(International Road Union)
ante la Unión Europea



el caso del sector cárnico esto ya se está poniendo de manifiesto, ya que la cantidad de carne de cerdo exportada a China, por ejemplo, está disminuyendo. En el sector de los productos frescos es probable que la producción se mantenga estable en la mayoría de los países europeos".

¿Cargas a la baja? Más bien no

Sin embargo, tanto Nguyen como muchos otros analistas de la cadena de suministro ponen en duda la disponibilidad de espacio de carga. Aunque la demanda de capacidad está disminuyendo en todo el continente, todos los análisis indican que, a pesar de todo, no habrá escasez de trabajo para los transportistas y que es poco probable que bajen las tarifas de transporte. ¿A qué se deben estas predicciones? Los transportistas están entre la espada y la pared en cuanto a su capacidad para seguir siendo rentables: están recortando márgenes, repercutiendo cuidadosamente algunos costes a los clientes, pero una reducción de las tarifas podría significar la quiebra para muchas empresas de transporte.

Los costes, además, en 2023 serán mucho mayores. Según ha calculado recientemente el Instituto Bel-

ga de Transporte por Carretera y Logística (ITLB), los costes del transporte internacional aumentarán una media del 12 - 13,5%, según el país, por el aumento de los salarios de los conductores, los precios de compra de vehículos, peajes y primas de seguros más elevados, etc. El análisis no incluye un coste clave, el precio del gasóleo. Esto se debe a que nadie puede predecir cómo se comportarán a largo plazo los productores de combustible y las bolsas mundiales tras el reciente embargo del suministro energético procedente de Rusia.

Además, el sector del transporte y la logística se enfrenta a un grave problema estructural: la escasez de conductores. La edad media de un conductor europeo ronda los 50 años, pero en Polonia, por ejemplo, que transporta una quinta parte del volumen de mercancías de Europa, la edad media es de 56 años. Los jóvenes rara vez se inclinan por esta profesión y los esfuerzos de las empresas de transporte, los operadores logísticos y las asociaciones del sector por mejorar la calidad del trabajo del conductor y cambiar su imagen han sido hasta ahora infructuosos. El número de conductores empezará a disminuir rápidamente a finales de este año y las necesidades seguirán siendo máximas. Según los cálculos de la IRU, en 2026 podrían faltar unos ¡dos millones de conductores!

Esto repercutirá, sin duda, en la disponibilidad de capacidad y, por tanto, en las tarifas de transporte.

Digitalización y más digitalización

Entonces, ¿cómo pueden las empresas manufactureras y comerciales hacer frente a este mercado frenético y caótico? **Tomasz Łyszega**, Global Account Manager para cargadores en Trans.eu, observa una tendencia que ya hemos mencionado muchas veces: "El sector logístico está adaptándose lentamente a las fluctuaciones de los precios del transporte y a la disponibilidad inestable de vehículos. Tanto las navieras como los cargadores buscan nuevas herramientas que permitan una transición fluida entre las órdenes de carga por contrato y spot. Sin embargo, creo que uno de los retos más importantes en 2023 será la mejora de los procesos de organización del transporte, ya que tienen un impacto significativo en el aumento de la competitividad de las empresas", nos explica. Aunque se refiere al mercado polaco, los expertos de otros mercados confirman una tendencia similar ha-

cia la automatización de las órdenes de transporte, la creciente digitalización y la búsqueda de la capacidad que falta en las bolsas de cargas.

Sin embargo, el ideal está aún muy lejos; ni siquiera estamos a mitad de camino en el proceso de digitalización total de la cadena de suministro. Incluso en los mercados aparentemente avanzados queda mucho por hacer. "El transporte sigue siendo un sector poco digitalizado en Francia. Muchos transportistas siguen trabajando por correo electrónico, teléfono e incluso fax. La tasa de implementación de sistemas de gestión del transporte (TMS) entre los cargadores ronda el 15%. Sin embargo, la escasez de espacio de carga y el aumento de los tarifas de transporte están obligando a las empresas a buscar nuevas soluciones", explica **Xavier Villetard**, experto en cadena de suministro de la consultora bp2r, con sede en París.

¿Qué más se puede añadir? 2023 será otro año interesante. Solo cabe esperar que no sea una época de crisis profunda, sino más bien de recesión superficial.



Nuevas normas en las cadenas de suministro

La reducción de las emisiones de carbono es una de las principales prioridades de este año para la industria y las empresas de distribución europeas. Incluso parece ser más importante que la eficiencia operativa actual. Sin embargo, la descarbonización supondrá una carga adicional para las cadenas de suministro y cambiará los paradigmas de la logística. Como representantes de los cargadores, queremos formar parte de este cambio y hacer que la red de suministro funcione mejor. Hemos empezado con la Carta de Derechos de la Carga, iniciada por la Global Shippers' Alliance, que reúne a cargadores de Europa, Asia y Norteamérica. La idea es eliminar barreras e introducir normas que permitan un flujo de la carga en los canales logísticos más fluido. También es importante la introducción generalizada de la Certificación del Cargador Responsable, que actualmente estamos implantando en España.



Jordi Espín Vallbona

Secretario General - TRANSPRIME - Consejo de cargadores españoles, parte del European Shippers' Council



03

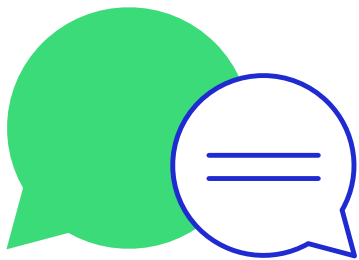
Retos y tendencias para el 2023

Como pronostican los ejecutivos y directores generales europeos, aunque las economías y las cadenas de suministro se enfrentan a muchos retos, no tiene por qué volver a ser un año de debilitamiento drástico de los flujos comerciales.



¿De qué hablan los directivos?

Tal y como prevén los ejecutivos y directores generales europeos, aunque son muchos los retos que aguardan a las economías y las cadenas de suministro, no tiene por qué volver a ser un año de debilitamiento drástico de los flujos comerciales. Hemos resumido las respuestas más comunes de los directores generales y de logística sobre los retos en 2023.



Optimización de costes. Nunca antes había sido tan importante aumentar la eficiencia y buscar el ahorro. Con cada vez más conexiones comerciales y cadenas de suministro más extensas, esto no puede hacerse sin una digitalización agresiva, es decir, una digitalización rápida de toda la cadena de suministro que permita localizar con la suficiente rapidez los momentos en los que se generan costes excesivos.

Alto coste de las materias primas energéticas. Los elevados precios del gasóleo, del gas (incluido el utilizado en el transporte, el GNL), así como de la electricidad y del componente AdBlue están causando grandes quebraderos de cabeza a las empresas, incluidos los transportistas. El problema es que nadie puede predecir cuál será el escenario posterior a los acontecimientos. Nos encontramos a pocos días del embargo definitivo del suministro de materias primas energéticas procedentes de Rusia, que tuvo lugar el pasado 5 de febrero y que puede provocar, o no, perturbaciones sobre los costes de materias primas.

No solo el petróleo, sino sobre todo el gas, podrían escasear. Según los cálculos del prestigioso Instituto Jagellónico, el déficit de gas en 2023 será de entre 25.000 y 49.000 millones de metros cúbicos. Ahorrar

dinero, así como hacer más eficientes las líneas de transporte de GNL desde España e Italia hacia el interior del continente, puede ser un salvavidas en este caso. Entre los posibles remedios también se incluye el análisis de datos mediante sistemas informáticos para que el uso de gasóleo y de gas en la cadena de suministro sea lo más óptimo posible.

Gestión de la cadena de suministro mediante Big Data. Analizar, procesar y extraer conclusiones de la creciente cantidad de datos digitales es el único camino posible para las empresas. Quien sea más rápido en implantar nuevas soluciones tecnológicas que permitan tomar decisiones empresariales eficientes, irá por delante de la competencia y, lo que es más importante, sobrevivirá en la jungla en la que se ha convertido el mercado. Es importante señalar que no todas las inversiones en tecnología suponen grandes costes. Por ejemplo, el uso de una plataforma adecuada para la cooperación permanente con los transportistas y la realización de órdenes de transporte es una pequeña inversión que puede implantarse rápidamente y que supondrá un ahorro casi inmediato para el cargador.

∴ **No hay una forma milagrosa de hacer que la cadena de suministro funcione sin problemas, pero si quieres actuar con racionalidad, debes invertir en digitalización.**

Inflación y recesión económica. La inflación en la Unión Europea disminuirá lentamente este año, según el Banco Central Europeo, y alcanzará una media del 6,3% frente al 8,4% de 2022. Toda Europa pisará el freno económico; el PIB disminuirá en todos los países, aunque no se da por sentada una recesión en el continente. Según las previsiones de la Comisión Europea, el crecimiento económico podría situarse en torno al 0,3% en 2023, pero ya es del 3,1% en la Zona Euro. Una amenaza para las cadenas de suministro europeas es la respiración agónica de la economía alemana, que podría entrar en una ligera recesión (si se cumple la cifra de crecimiento prevista del -0,6%).

Creciente importancia del transporte intermodal. Con el aumento del coste del gasóleo y del gas y la tendencia hacia la "logística verde", la importancia

del transporte intermodal será cada vez mayor. Sobre todo porque, a pesar de la guerra en Ucrania, el transporte ferroviario a lo largo de la llamada Nueva Ruta de la Seda, que conecta las provincias chinas con los países de Europa Occidental, está creciendo.

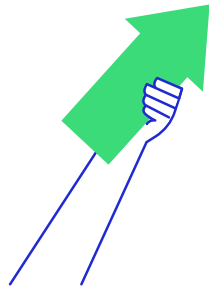
Inversiones en una "inmologística verde". El aumento de los costes de electricidad y calefacción incrementa el coste de mantenimiento de los almacenes y, por lo tanto, eleva las tarifas de alquiler. Será necesario invertir en fuentes de energía alternativas, como parques fotovoltaicos, o al menos diversificar las fuentes de energía, para reducir costes e introducir soluciones respetuosas con el medio ambiente. El mercado de inmologístico favorecerá cada vez más las instalaciones con certificación BREEAM o LEED. Este proceso ya está en marcha y cobrará mayor impulso en 2023.

12 – 13.5%

Esto es lo que aumentarán de media los costes del transporte internacional en la Unión Europea en 2023. Entre otras cosas, debido al aumento de los costes relacionados con los salarios de los conductores, los precios de compra y renovación de flota, los costes de leasing, así como el incremento de los peajes y las primas de seguros.

El nivel de costes no es definitivo, ya que no tiene en cuenta posibles cambios en el mercado del combustible. Los transportistas intentarán repercutir una parte a los cargadores. Al fin y al cabo, no tienen otra opción si quieren sobrevivir en el mercado.

Fuente: Instituto de Transporte por Carretera y Logística de Bélgica 2022



LOS RETOS DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO

Comentario de **Piotr Rocznik**, experto en cadenas de suministro, asesor empresarial de Trans.eu y CargoON.



Sin duda, las cadenas de suministro se encuentran en una fase de cambio dinámico. Los gestores se enfrentarán a tendencias que les permitirán adaptarse a las realidades económicas.

01

Flexibilidad

Las estrategias de compra en el ámbito del transporte por carretera deben tener en cuenta las tendencias del mercado y ofrecer la posibilidad de adaptarse a la situación actual. Por lo tanto, la capacidad de tomar decisiones basadas en datos (tarifas de referencia) parece crucial. Esto aportará beneficios tangibles en términos de acceso al transporte (capacidad) y permitirá una gestión más eficiente del presupuesto de transporte.

02

Contratos y anuncios

Otro aspecto relacionado con la flexibilidad es la tendencia a establecer una transición rápida entre los modelos de búsqueda de capacidad. Las empresas manufactureras y comerciales se verán obligadas a recurrir a acuerdos contractuales, pero también a acuerdos rápidos en el mercado spot. Este modelo de cooperación con los transportistas en el transporte por carretera ya ha dejado su huella el año pasado.

03

Transparencia y visibilidad en la cadena de suministro

Para un fabricante o una empresa de distribución, es especialmente importante obtener información sobre los proveedores de niveles inferiores con los que no tiene una relación directa. Para el transporte por carretera, la conectividad digital entre proveedores, mediante plataformas de gestión del transporte, será especialmente importante. Sin embargo, los vínculos en la plataforma deberían ir aún más lejos: cada vez más, se introducen en el entorno del cargador transportistas con los que este no tiene una relación comercial directa, pero que entregan o recogen mercancías en nombre de un tercero. Esta total transparencia de todo el complejo comercial permite tomar decisiones empresariales más eficaces.

04

Simplificación de las licitaciones

Ya el año pasado, muchos cargadores utilizaban la tecnología en sus procesos de compra de transporte, pero en 2023 asistiremos a un cambio de paradigma permanente y a un abandono de los largos procesos de tendering en favor de licitaciones dinámicas por períodos más cortos. Este enfoque permitirá aprovechar mejor el potencial del mercado y asegurar los medios para la ejecución de las órdenes de transporte. Las licitaciones rápidas son una solución de la que no hay escapatoria: las circunstancias económicas cambian demasiado rápido y frecuentemente.

05

Sostenibilidad

En 2023, entraron en vigor nuevas normas relacionadas con la determinación de las emisiones del transporte por carretera. Su objetivo es la aplicación del siguiente paso en el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y las llamadas emisiones de Alcance 3. El transporte y la distribución están obligados a medir y notificar las emisiones de CO₂ (huella de carbono) en la cadena de suministro. Además, las grandes empresas tienen la obligación por la norma de información no financiera de la UE, que abarca la sostenibilidad y que incluye la protección del medio ambiente. En ambos casos, es necesario invertir en tecnología que diagnostique las fuentes de emisiones de carbono en la cadena de suministro.

06

Relaciones con proveedores y clientes

Cada vez cobra más importancia la construcción de un entorno tecnológico común en el que el cargador, junto con proveedores y clientes, pueda utilizar medios de transporte propios y de terceros. Una plataforma que facilite la colaboración y promueva la transparencia en la cadena de suministro también permite optimizar los costes de transporte y reducir eficazmente las emisiones de CO₂ mediante un mejor uso de los medios de transporte.

Autores



Piotr Roczniak

Jefe de Consultoría de Negocios en Trans.eu

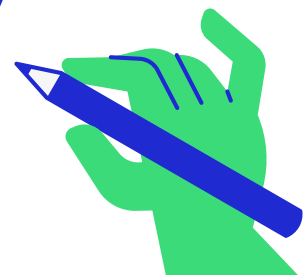
Experto y directivo con varios años de experiencia en logística y transporte. Actualmente es el Director de Consultoría de Negocios de Trans.eu, la plataforma logística más grande de Europa Central y del Este. Asesora a clientes principalmente en el campo de la transformación digital y la innovación, la optimización de la cadena de suministro y el aumento de la eficiencia de sus negocios. Tiene un enfoque holístico de la cooperación con los clientes, ya que trata de comprender sus necesidades y recomendar soluciones que serán un apoyo real para sus empresas.



Marek Szymański

Periodista y Jefe de Contenidos en Trans.eu

Ha estado relacionado con la industria del transporte y la logística durante muchos años. Entre 2000 y 2007, fue editor en jefe de la revista Eurologistics. Escribió sobre el mercado de transporte, expedición y logística para revistas/periódicos como Puls Biznesu, Parkiet o Transport Manager. Ve con interés la constante transformación de las cadenas de suministro. Fue una de las primeras personas en Polonia en predecir el desarrollo de la tecnología RFID en la logística. Realizó numerosas conferencias dedicadas al mercado del transporte y la logística y preparó la Gala de la Logística con el equipo.





Autor del texto:

Marek Szymański

Preparación de datos:

Piotr Roczniak

Apoyo sustantivo:

**Guido Kuckartz
Nicolò Calabrese**

Proyecto de COORDINACION:

Monika Kulej - Ślusarska

Diseño gráfico:

Anna Sikora

Proyecto de apoyo:

**Anna Palluch-Przybyła
Verónica Rodríguez
Ernesto Bonetti
Paulina Sobolewska**

Febrero 2023

CARGO ON

BY (T) TRANS.EU

¿Alguna pregunta?

Contacta con nosotros:

info@cargoon.eu



www.cargoon.eu