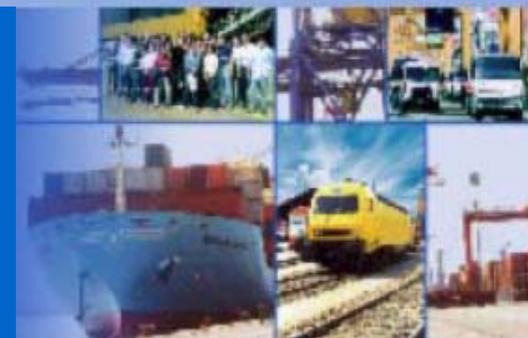


LA APARICIÓN DE UNA ESTRUCTURA LOGÍSTICA A NIVEL EUROPEO. LA SITUACIÓN DE VALENCIA

LEANDRO GARCÍA MENÉNDEZ

Valencia, 3 de marzo de 2010



ESTRUCTURA

1. Introducción
2. Las fases de la logística
3. La dimensión institucional de las plataformas logísticas
4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero
5. Conclusiones

1. Introducción

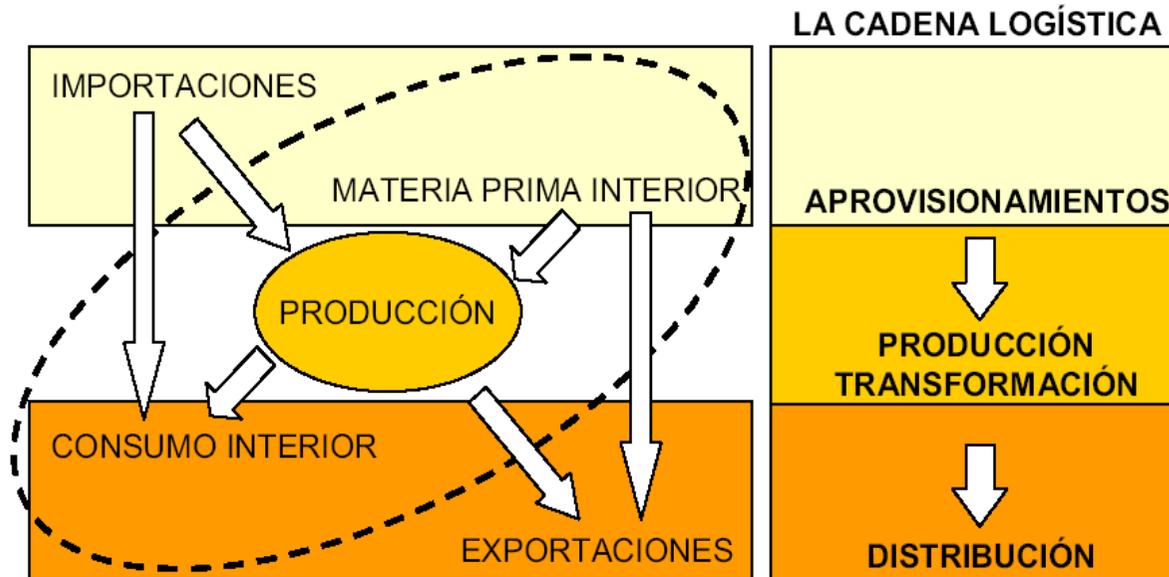
Flujo del comercio

2. Las fases de la logística

LOGÍSTICA

“Conjunto de técnicas que pretenden la correcta gestión de los **flujos de materiales e información** en todas las fases del proceso industrial: **aprovisionamiento-producción-distribución**, optimizando la doble función **coste-calidad**.”

Guía para el Desarrollo de ZALES Portuarias



2. Las fases de la logística

LOGÍSTICA

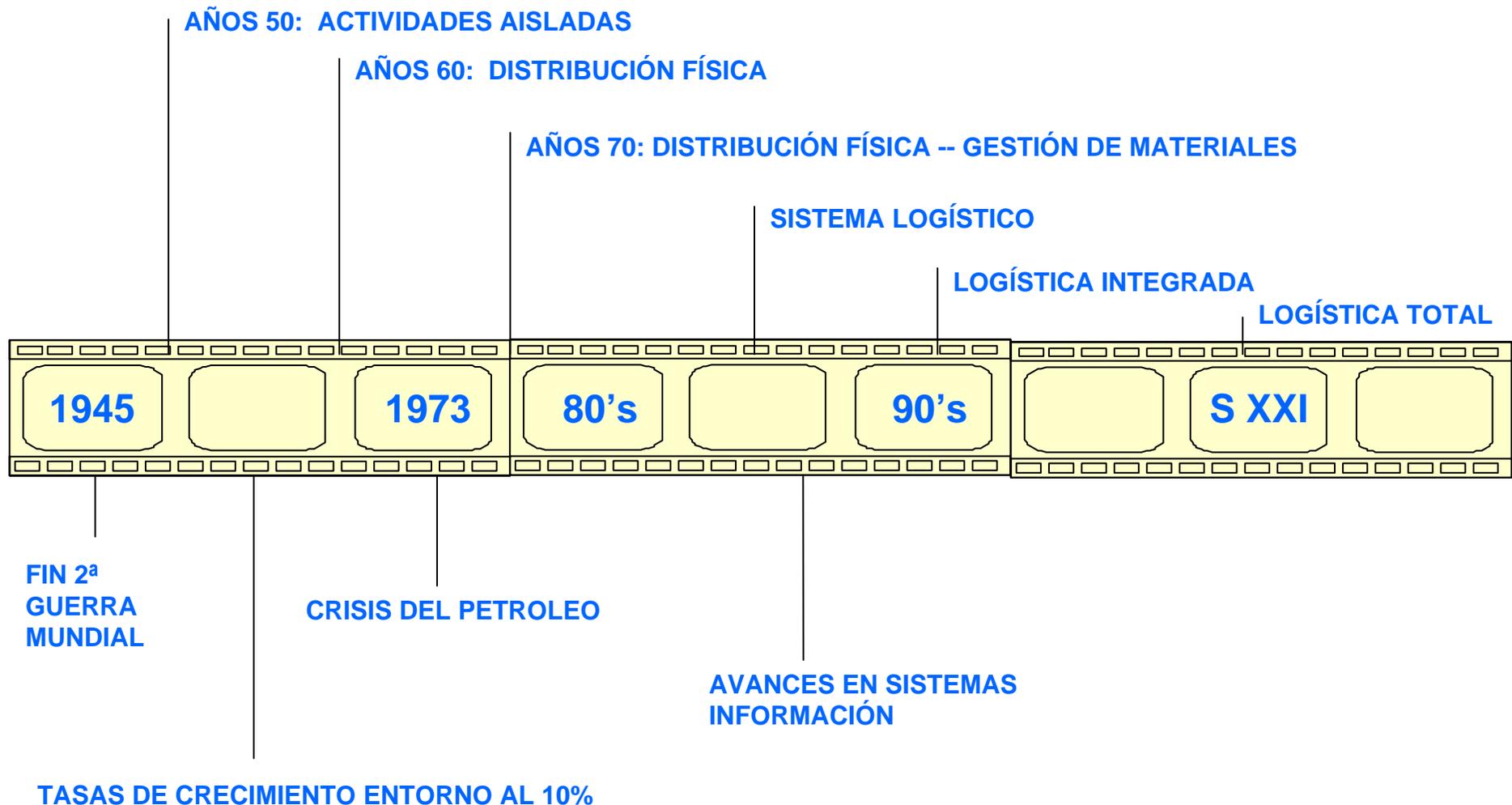
Parte del proceso de gestión de la Cadena de Suministros encargada de planificar, implementar y controlar de forma eficiente y efectiva el almacenaje y flujo directo e inverso de los bienes, servicios y toda la información relacionada con éstos, entre el punto de origen y el punto de consumo, con el propósito de cumplir con las expectativas del consumidor

GESTIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTROS

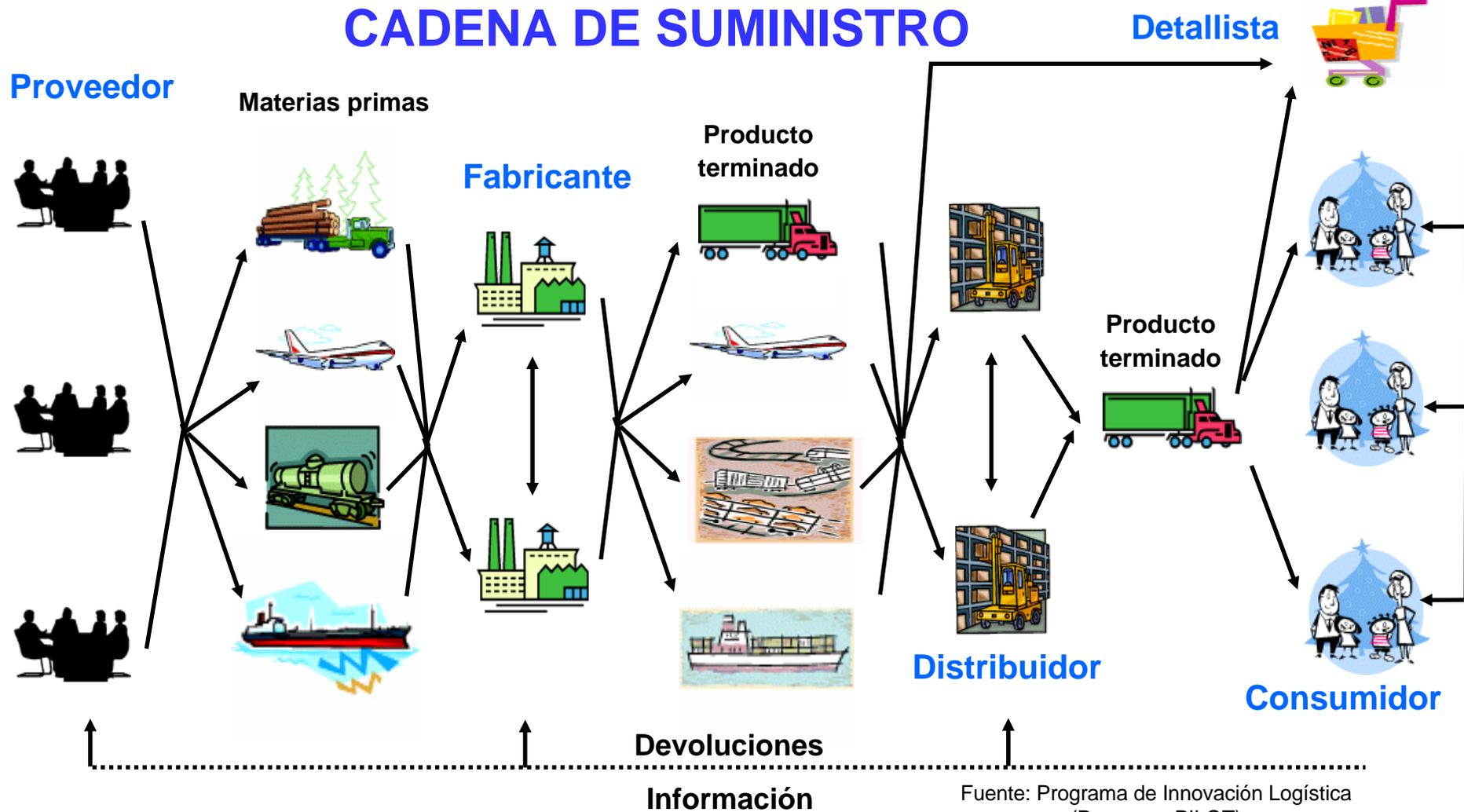
Coordinación sistemática de las funciones de negocio tradicional y las tácticas utilizadas a través de esas funciones de negocio, al interior de una empresa y entre las diferentes empresas de una cadena de suministro, con el fin de mejorar el desempeño en el largo plazo tanto de las empresas individualmente como de toda la cadena de suministro

Fuente: Council of Logistics Management

2. Las fases de la logística

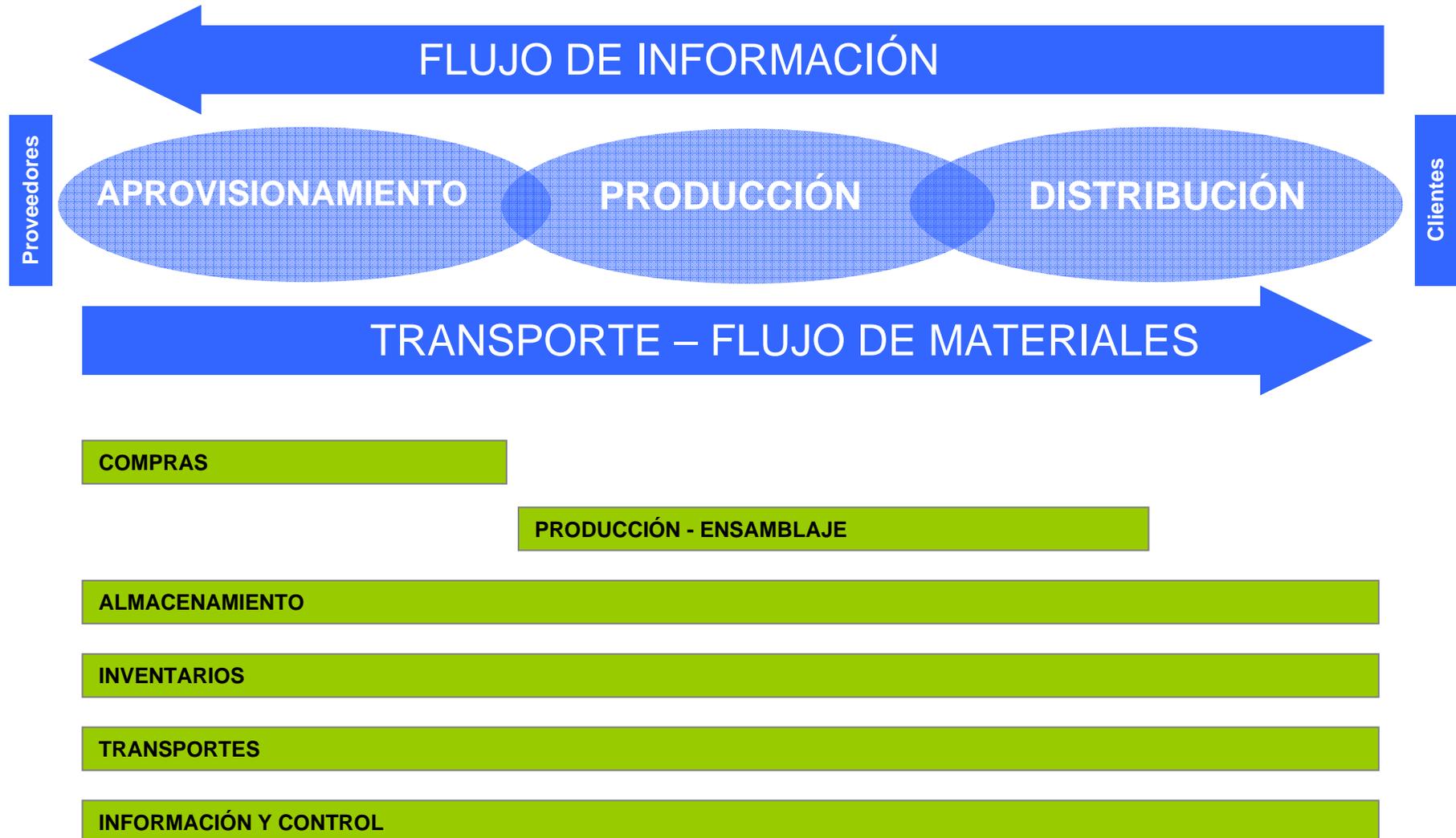


2. Las fases de la logística



Fuente: Programa de Innovación Logística
(Programa PILOT)

2. Las fases de la logística



2. Las fases de la logística

TENDENCIAS LOGÍSTICAS	IMPACTO EN TRÁFICO Y TRANSPORTES
Concentración de productos y almacenes	Mayores distancias, incremento de volúmenes de transporte
Reducción de “stock” e implantación de procesos “JIT”	Envíos más pequeños, transporte más rápido y flexible.
Integración de la cadena de proveedores	Reducción del número de proveedores/transportistas.
Reducción del ciclo de tiempo de demandas	Los flujos orientados por la demanda conducen a un incremento de viajes y a una reducción de la eficiencia del transporte
Aumento del surtido de productos	Envíos más pequeños, incremento del número de viajes

2. Las fases de la logística

EXTERNALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS

En muchos sectores productivos se está produciendo una desintegración vertical, que supone que las empresas se centran en su actividad productiva principal, desprendiéndose de otros negocios para centrarse en sus competencias básicas, subcontratando el transporte y las actividades logísticas.

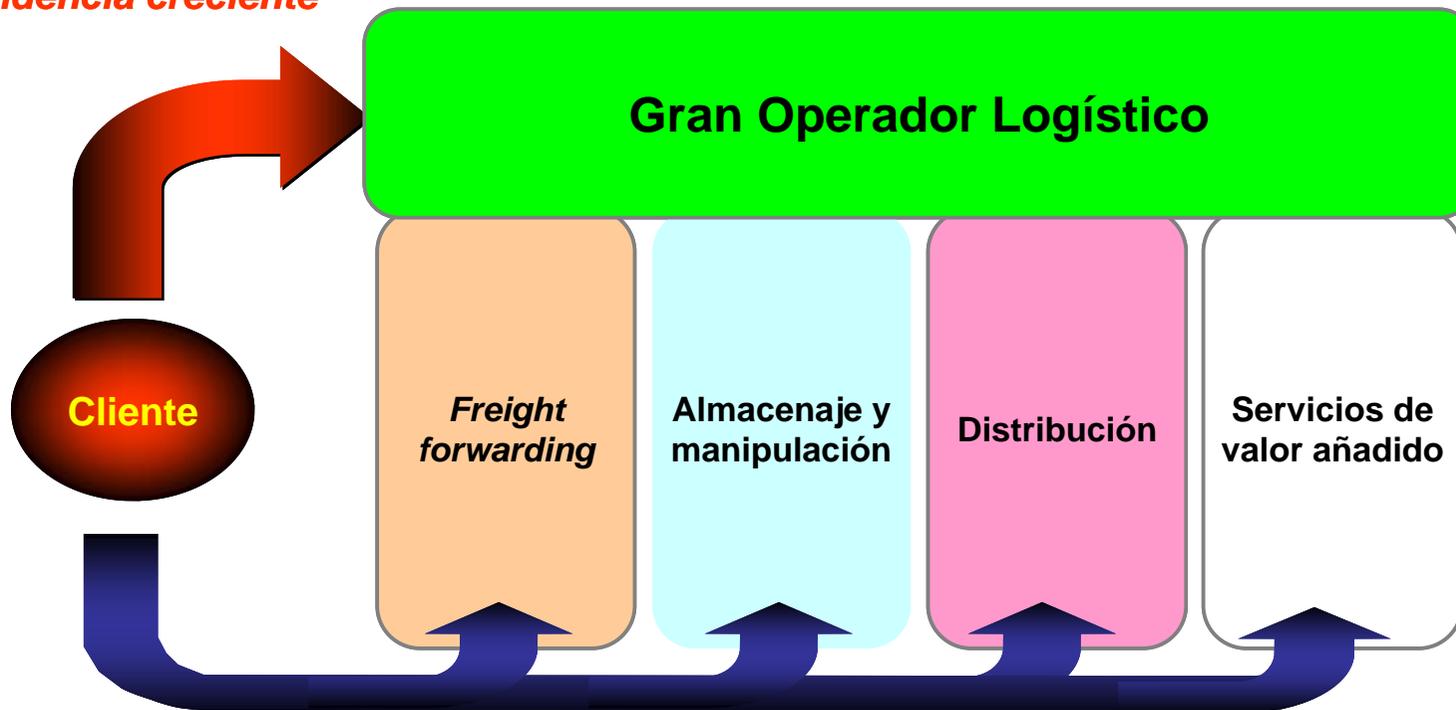
3PLs (THIRD PARTY LOGISTICS)

Ya no sólo se trabaja con otras empresas para distribución y almacenamiento, sino que es cada vez más frecuente la subcontratación de algunos procesos de diseño y producción

2. Las fases de la logística

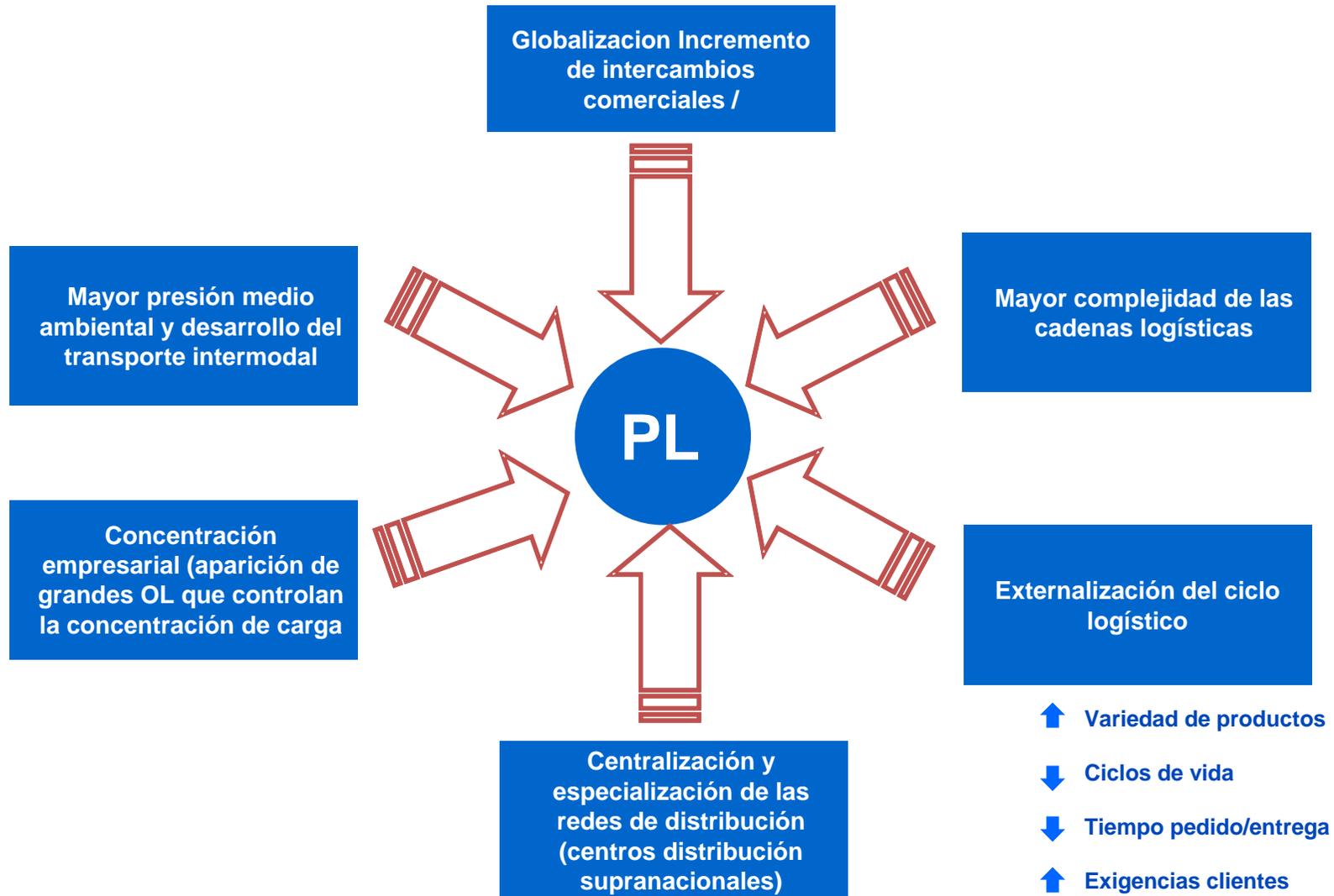
Potenciación del operador logístico como proveedor de soluciones integrales “puerta a puerta”.

Tendencia creciente

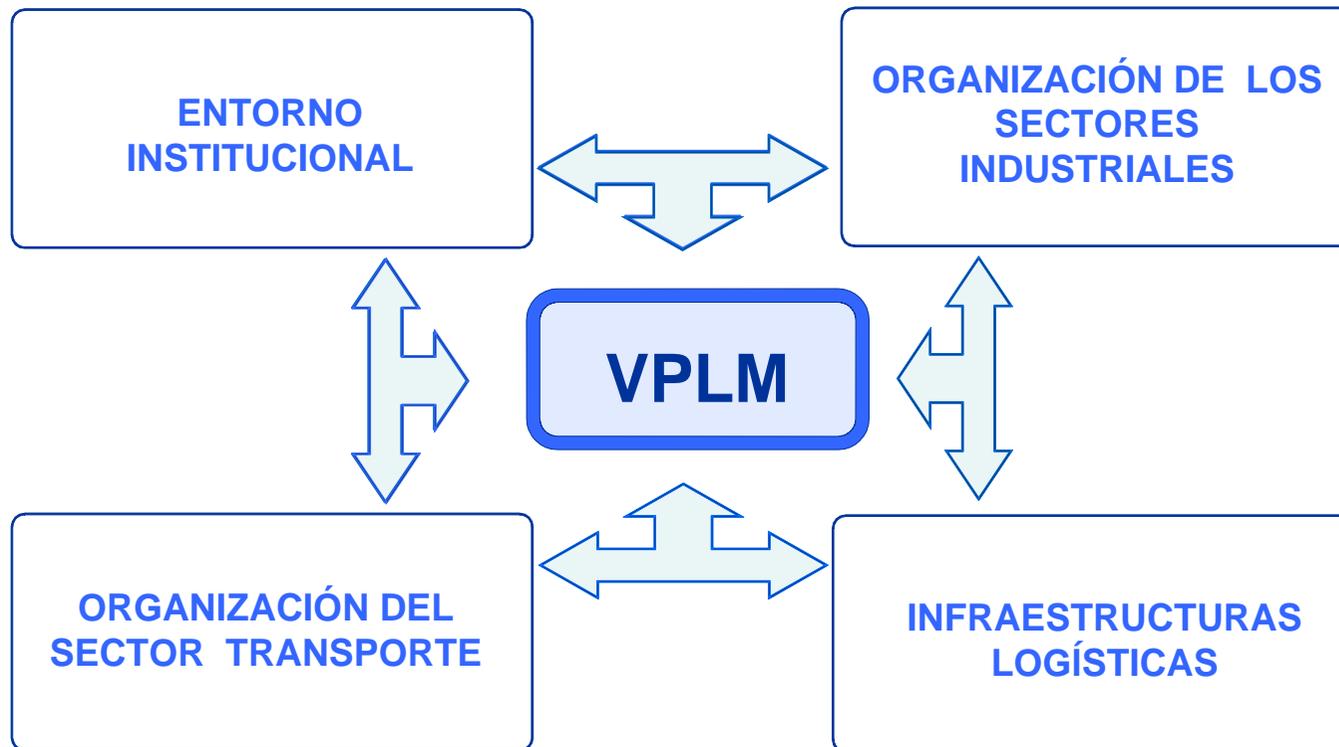


Tendencia decreciente

3. La dimensión institucional de las plataformas logísticas



3. La dimensión institucional de las plataformas logísticas



3. La dimensión institucional de las plataformas logísticas

1. Competitividad Industrial
2. Externalidades medioambientales
3. Ordenación del territorio
4. Infraestructuras intermodales
5. Oferta de suelo logístico
6. Maduración hacia el 3PL

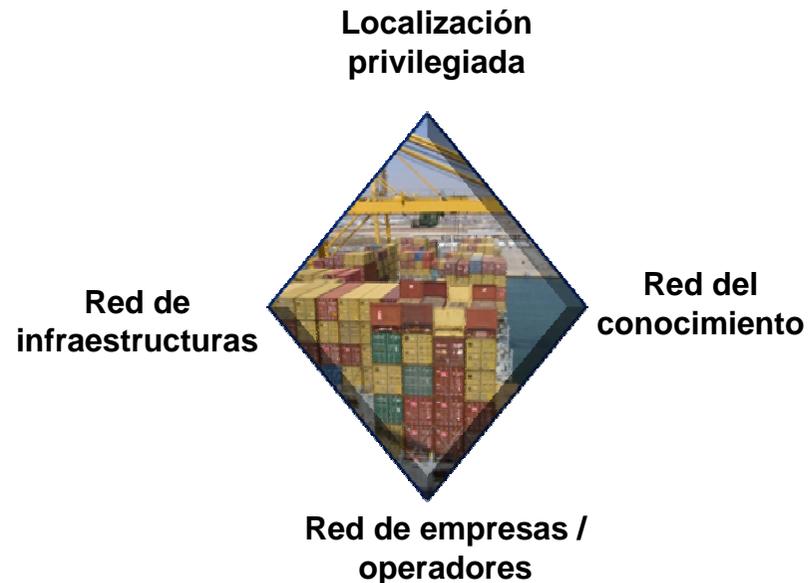
3. La dimensión institucional de las plataformas logísticas

DEPARTAMENTOS AFECTADOS

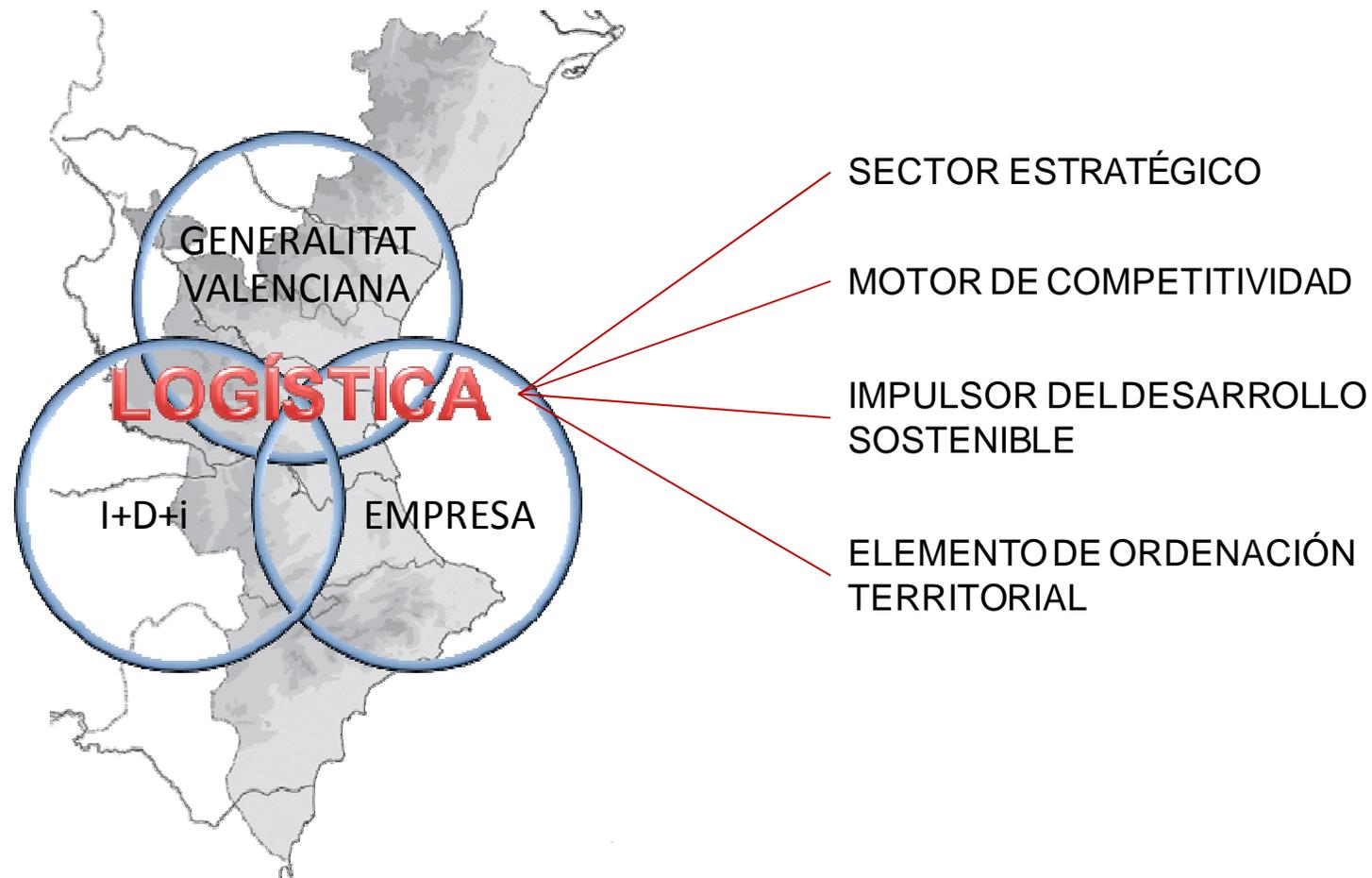
1. Transporte
2. Territorio
3. Competitividad
4. Medio Ambiente

3. La dimensión institucional de las plataformas logísticas

OFERTA LOGÍSTICA DE LA CV



3. La dimensión institucional de las plataformas logísticas

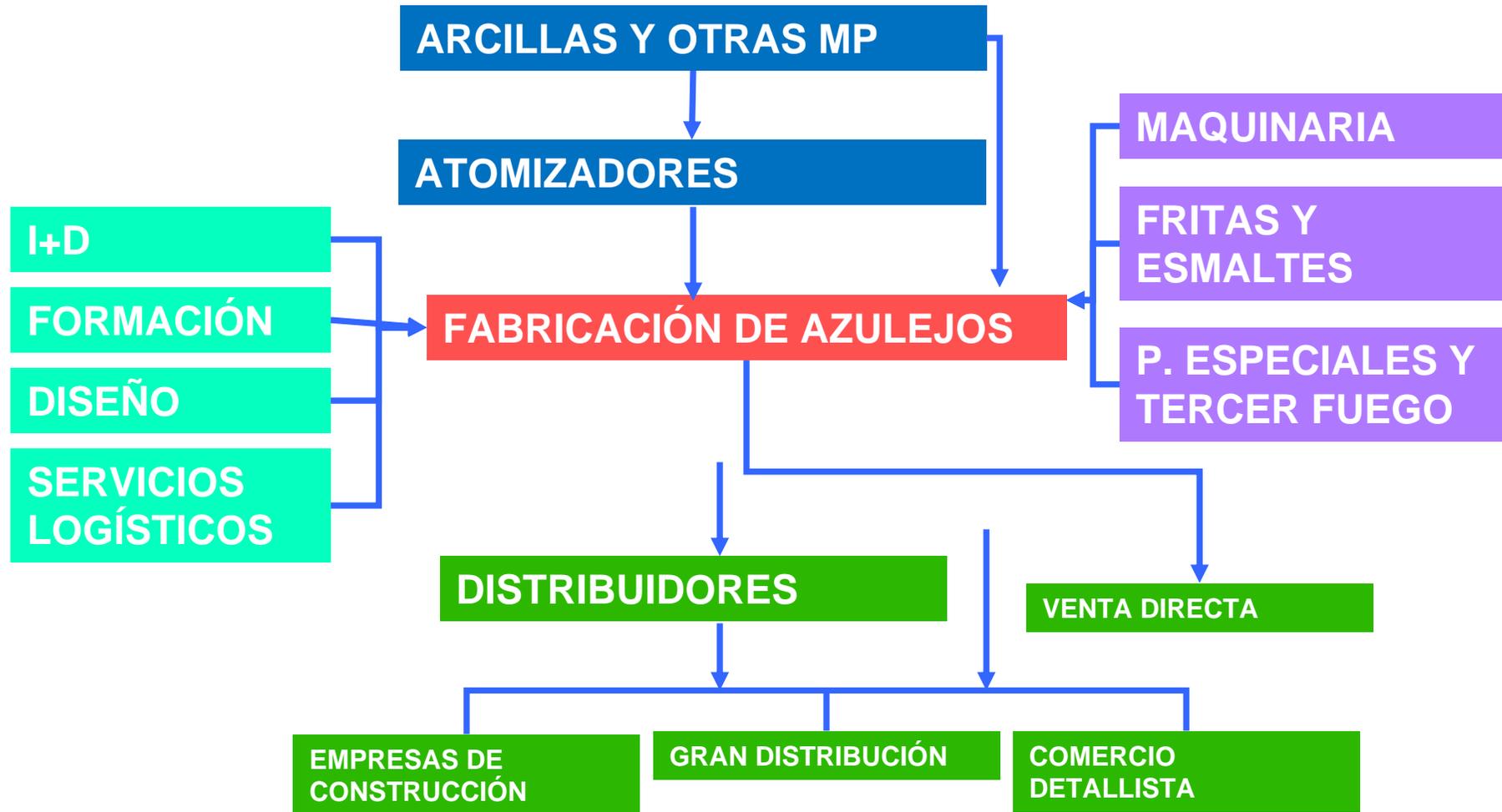


3. La dimensión institucional de las plataformas logísticas

Las empresas se apoyan en todo un conjunto de **acciones complementarias** fomentadas desde la Generalitat, como programas de **formación** logística específicos, actividades de **investigación** y desarrollo, estrategias de **cooperación**, actividades de **difusión** y muchas otras actividades que contribuyen a consolidar la Comunitat Valenciana como uno de los nodos logísticos más importantes a nivel nacional e internacional.



4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero



Fuente: Elaboración propia

4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero

Personal en almacén de PT cada 1M m ²	Media
Nº de personas directas	3.41
Nº de personas indirectas	0.93
Nº de personas totales	4.34
% de directos	79%
M ² por envío	234
Tiempo indirectos por envío (minutos)	24

Fuente: Encuestas realizadas a empresas del sector

Tecnologías	
Vía Recepción de Pedidos	%
Teléfono + fax	95%
E-mail	4%
Otros	1%
Gestión de Almacenes	%
Utilizan código de barras	11%
Disponen de radio frecuencia	5%

Fuente: Encuestas realizadas a una muestra de empresas del sector

Hipótesis de partida	
Precio medio de venta	871
M ² por pale	70
M ² en 1.000 kg	61. 5

Magnitudes de la logística interna

4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero

Magnitudes de la logística interna

Almacenes de Producto terminado	Días	Meses
Cobertura habitual del almacén de PT terminado (días)	74	3,6
% dedicado a zona de picking		12%
Superficie almacén cada 1.000.000 m ² de venta		5.941
Nº de carretillas por cada 1.000.000 m ² de venta		2,2

Nota: Considerando 250 los días hábiles al año

Catálogo de productos	Nº
Bases (sin tener en cuenta tono/calibre)	383
Piezas especiales	1.370
Nº referencias totales (sin tener en cuenta tono/calibre)	1.768
Nº referencias en almacén	3.695
Nº medio tono/calibre por ref.	4,1

Fuente: Encuestas realizadas a una muestra de empresas del sector

Envío de Pedidos			
	M ² por envío	Nº de referencias por envío	Nº de palets por envío
Nacional	158	4	2.5
Unión Europea (camión)	569	8	6.3
Resto Europa	1.663	11	17.1
Norte América	1.055	4	15.1
Centro y Sur América	2.115	10	30.4
Asia	2.440	7	36.3

Fuente: Encuestas realizada a una muestra de empresas del sector (1999)

4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero

Flujo en miles de toneladas anuales por modo				
	Total	Nacional	Europa	Resto Exportación
Volumen	8.258	4.007	2.020	2.231
Marítimo	40.1%	12%	31%	100%
Carretera	59.7%	88%	68%	0%
Ferrocarril	0.2%	0%	1%	0%

Fuente: elaboración propia

- ✓ **El modo de transporte predominante es el terrestre por carretera**
- ✓ **El transporte marítimo se utiliza para los destinos transoceánicos, aunque también tiene cierta importancia en Europa**
- ✓ **El ferrocarril es poco utilizado**

4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero

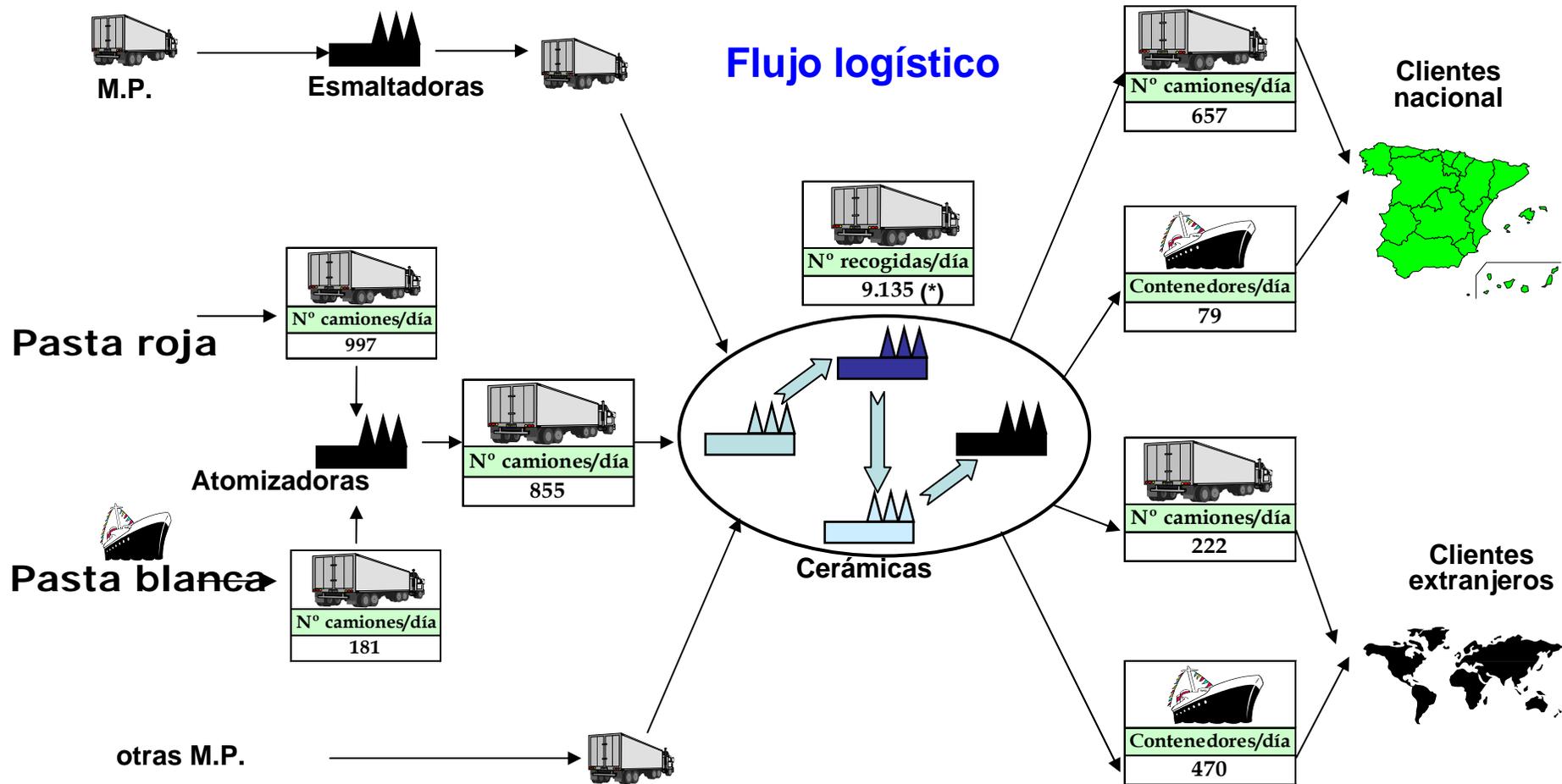
Grupaje Vs. Camión completo		
	Grupaje	Completo
Camión Nacional	92%	8%
Camión Europa	75%	25%
Contenedor (hasta puerto)	17%	83%

Fuente: encuestas realizadas a una muestra de operadores logísticos

Tarifa del Transporte Terrestre			
Mercado	Camión Completo		Carga de 1.000kg.
	Repercusión sobre la mercancía	Repercusión incluida 3 cargas por camión	Repercusión sobre la mercancía
Doméstico (Madrid)	6,2 %	7.1%	15.5%
Alemania	13.6%	14.2%	17.9%
Reino Unido	18.2%	18.7%	

Fuente: Encuestas realizadas a una muestra de operadores logísticos

4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero



Nota: El número de camiones/día representa el número de camiones necesarios, con una ocupación determinada (nacional 75%, extranjero 90%), para transportar todo lo que se distribuye por camión (no incluye el transporte hasta los puertos)

(*) Una recogida representa la entrada de un camión en una fábrica para cargar los pedidos de uno o varios clientes

4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero

Número de Recogidas					
	Camiones / contenedores al día	Tipo de Envío	% ventas	Nº de recogidas por camión	Nº total recogidas
Nacional	493	Grupaje	92%	14	6.318
		Completo	8%	3	1258
Europa	200	Grupaje	75%	12	1.803
		Completo	25%	3	149
Contenedor	550	Grupaje	17%	3	286
		Completo	83%	1	454
TOTAL	1.242				9.135

4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero

El proyecto de plataforma logística de Castellón

- Los camiones deben **esperar**, como media, **90 minutos** para cargar
- Suele existir una **única cola de camiones** para la carga
- El **flujo de información** entre ceramistas y transportistas es **escaso**
- Elevada **concentración** de las cargas los **jueves y viernes** (más del 55%)
- El nº medio de **puntos de carga por camión es de 12**



Objetivo: Mejorar la planificación de las expediciones con los transportistas y primar la carga planificada



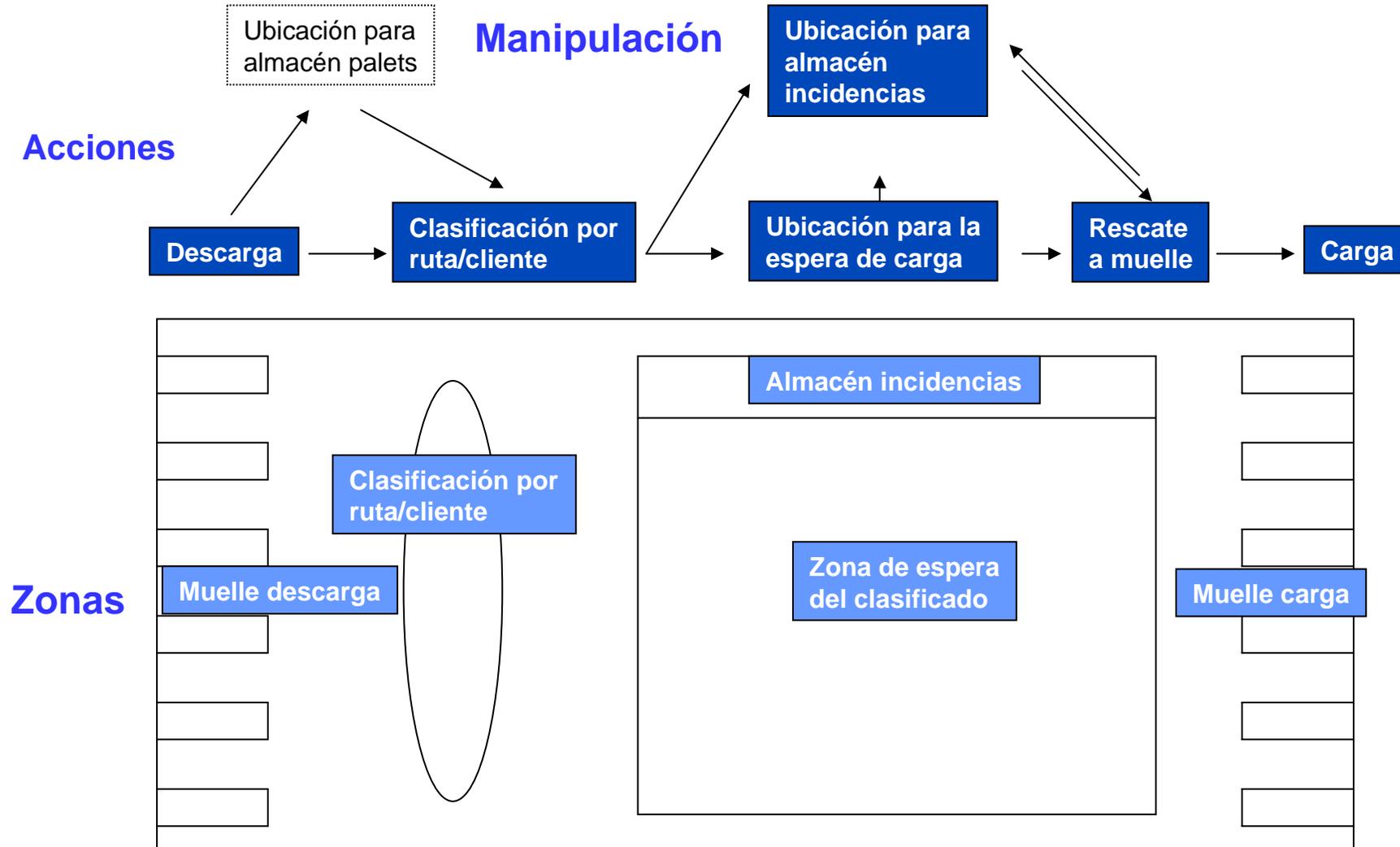
Solución: Concentrar las cargas en un centro de consolidación

4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero

El proyecto de plataforma logística de Castellón

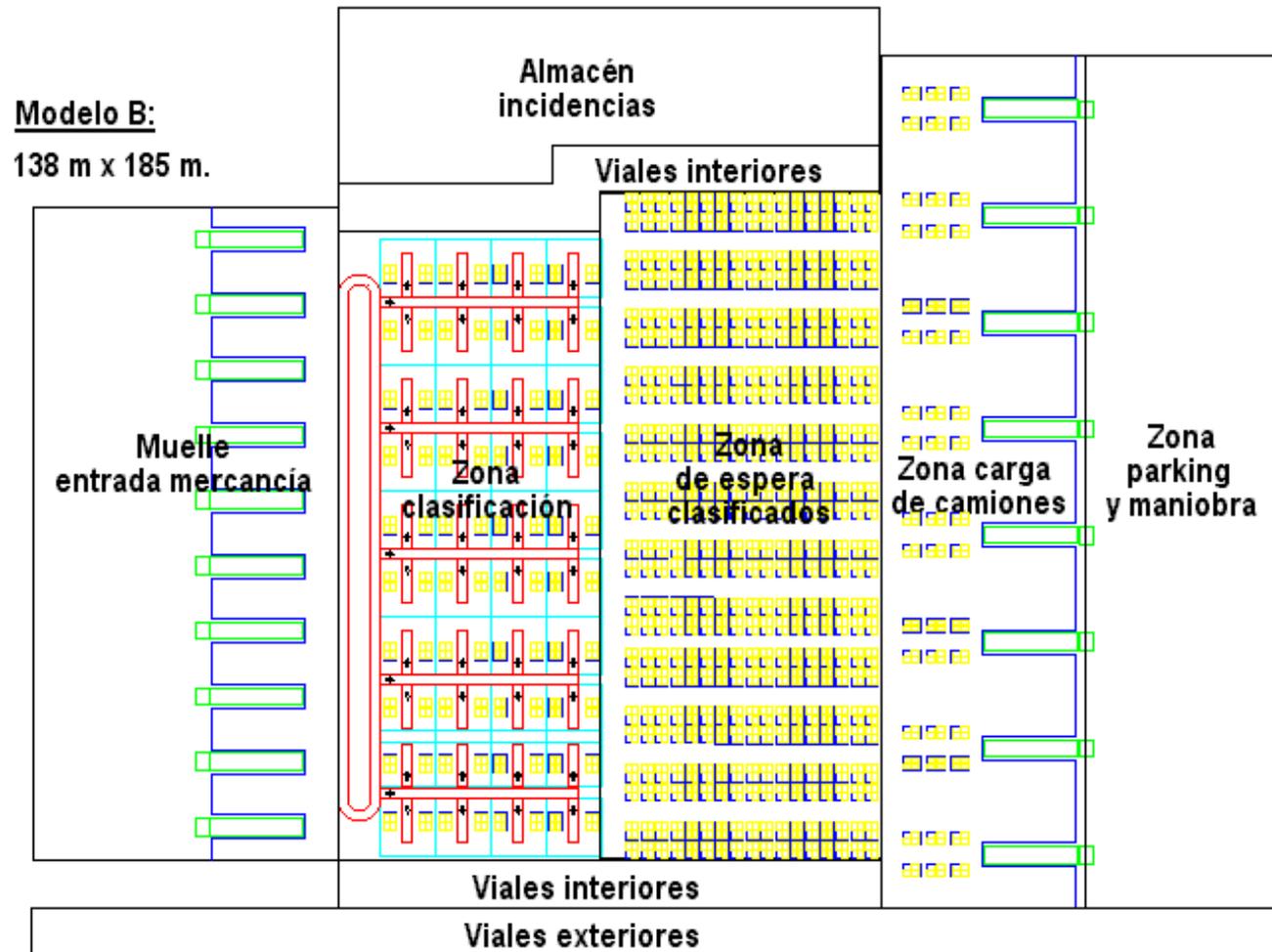
- ✓ Supone un profundo cambio de filosofía en la gestión de las expediciones y el transporte
- ✓ Implica la migración hacia INCOTERMS de mayor compromiso por parte del exportador
- ✓ Iniciativa de un grupo de empresas (Estimación: 40)
- ✓ Sólo pedidos de pequeño tamaño; los pedidos mayores son recogidos en fábrica
- ✓ La plataforma gestiona íntegramente el transporte de las empresas asociadas (Departamento de Logística)

4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero



4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero

El proyecto de plataforma logística de Castellón



4. A modo de ejemplo: la plataforma logística del sector azulejero

El proyecto de plataforma logística de Castellón

Ventajas

- Elimina o disminuye las colas de camiones en la recogida capilar
- Mejora la eficiencia en expediciones
- Elimina los cambios de última hora
- Puede crecer, especializándose por rutas
- Puede crecer para dar servicios en almacenamiento
- Permite garantizar servicio al cliente, incremento de frecuencia, especialización
- Menor complejidad para la puesta en marcha

Inconvenientes

- Necesita el compromiso de participación total de las fábricas
- Exige un compromiso a corto plazo en la política de servicio
- El cliente no decide el transportista
- Posible necesidad de financiación si se evoluciona hacia la venta CIF
- Negociación de volúmenes de transporte por ruta

5. Conclusiones

1. **Sostenibilidad Económica, social y medioambiental del reparto modal:** ¿Es posible una reorganización de los tráfico? ¿Jugarán el transporte marítimo de corta distancia y el ferrocarril un papel relevante?
2. **Política de plataformas logísticas:** ¿Es la cooperación empresarial la vía para reducir costes y mejorar el servicio? ¿Cuál debe de ser el papel del sector público? ¿Son viables las plataformas en destino?

5. Conclusiones

3. El papel del operador logístico al servicio del comercio
4. Ante la intensificación de la competencia de los países menos desarrollados, ¿Cómo puede la **logística** convertirse en **una vía de diferenciación**?
5. **Control de la cadena logística:** ¿Es posible migrar hacia un mayor compromiso de nuestras empresas?