

#2

CARGO ON
BY (T)TRANS.EU

Market Insights

Datos del sector del transporte

- La logística verde genera dinero
- Cae la demanda de transporte de mercancías en Alemania: ¿hablamos de recesión?
- Los mayores desafíos para las cadenas de suministro



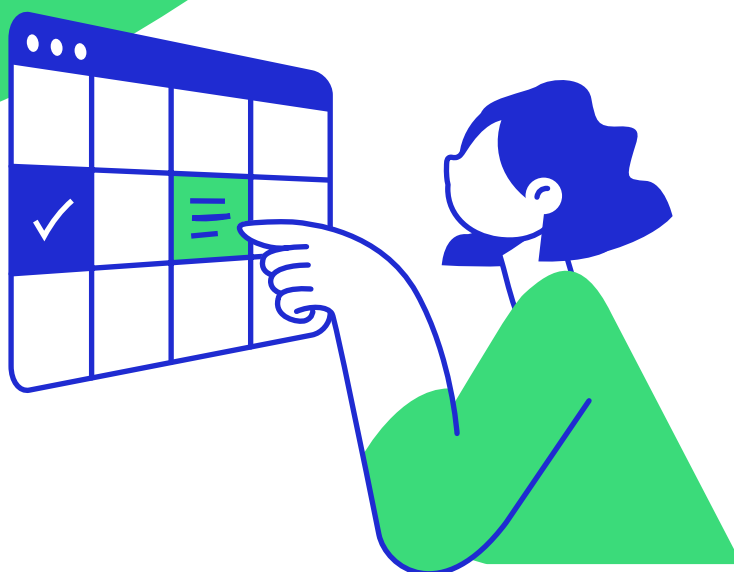


BY (T) TRANS.EU

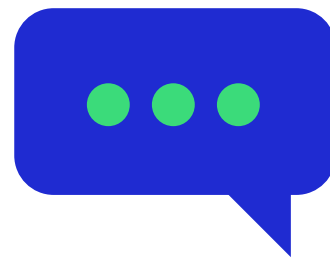
CargoON, parte de **Trans.eu Group S.A.**, es un sistema de gestión de transporte integral especialmente diseñado para cargadores que permite mejorar el rendimiento de los procesos logísticos y ahorrar en costes a través de la automatización de procesos.

Los módulos de gestión de transporte de CargoON (**Freights, Dock Scheduler, Visibility, Reports, Simple Tenders**) permiten combinar la actividad con proveedores de transporte habituales con 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 dedicada al transporte por carretera y productos financieros 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 que reúnen a cargadores, empresas de logística, operadores logísticos y transportistas.



La demanda cae aunque las cadenas de suministro siguen tensionadas



A continuación, encontrarás el último número de nuestro informe regular sobre el estado del transporte y las cadenas de suministro. El último trimestre (verano) fue relativamente tranquilo según la fluctuación estacional de las cadenas de suministro. No se aprecian picos en las tarifas de transporte, ni otro gran aumento en el precio del diésel. ¿Cuáles son los desafíos clave a que se enfrentan los gerentes de logística en el próximo trimestre? Tradicionalmente, hay bastantes, pero **el enigma más importante sigue siendo el precio del combustible**, ya que no solo la agresión rusa en Ucrania es relevante aquí. Los países de la OPEP aportaron su granito de arena en octubre de este año, cuando decidieron limitar la producción y elevar así el precio del petróleo.

Además, lo que parece más importante, **la palanca del aumento de la demanda** ha empezado a frenarse en toda Europa, siendo Alemania un ejemplo espectacular. Los indicadores económicos están cayendo y la producción se está reduciendo. Según un análisis del prestigioso Instituto Ifo, el próximo año el crecimiento económico en el país germano podría no llegar ni al uno por ciento. Si bien es poco probable que una menor demanda complazca a nadie, para la logística será un momento de respiro y recuperación después de estos dos últimos años tan turbulentos.

Nuestros análisis y previsiones también incluyen material sobre logística sostenible. Parece que pocas de las grandes empresas son conscientes de **los informes no financieros obligatorios** que la Comisión Europea está introduciendo. A partir de 2024, las empresas deberán aportar en sus informes todos los riesgos y oportunidades en las áreas de medioambiente, asuntos sociales y gobernanza corporativa.

Que tengas una lectura agradable,

Equipo CargoON

Qué contiene el Market Insights ON #2:

01

Análisis y comentarios

Pág. 6



La guerra ha cambiado abruptamente los precios _____ 7

Los precios del transporte en Polonia, Alemania y Francia. En junio de este año, la tendencia alcista de los precios comenzó a ralentizarse.

¿Presagian los precios una recesión? _____ 8

Transporte desde Alemania. Tarifas de transporte a Polonia, Francia, Italia y Países Bajos. Los cambios en los indicadores económicos en Alemania están afectando el trabajo de las cadenas de suministro en todo el continente.

¿Está Alemania echando el freno? _____ 9

Transporte a Alemania. Tarifas de transporte desde Polonia, Francia, Italia y Países Bajos. Las tasas se revisaron en agosto.

¿Cómo han cambiado las tarifas en Alemania? _____ 10

Precios en el mercado alemán en 2019-2022. Cómo bajaron y subieron las tarifas de transporte.

Europa aumenta los tipos de interés _____ 11

El tipo de referencia (a tres meses) en la Eurozona, Polonia, Rumanía, República Checa y Hungría. Es muy probable que las subidas de tipos afecten a los mercados de transporte activos fuera de la zona euro.

En la Eurozona, las cosas están (algo) más tranquilas _____ 12

Inflación medida por el IAPC en países europeos seleccionados. El alivio temporal para los transportistas de los países de la CEE fuera de la zona euro se encuentra en el debilitamiento de las monedas nacionales frente al euro.

¿Se están yendo los transportistas del oeste de Europa? _____ 13

Los precios del transporte en Polonia, Alemania y Francia – una comparación. En Alemania, los precios se han estabilizado, mientras que en Francia están subiendo. ¿Por qué?

Mercado de ventas de camiones inestable _____ 15

Ventas de vehículos comerciales nuevos en la Unión Europea en 2022. La venta de camiones está aumentando, sin embargo, la venta de vehículos comerciales cae.

El combustible más barato aumenta la competitividad _____ 17

La evolución de los precios del diésel en Alemania, Francia y Polonia y la media de toda la UE. Los transportistas polacos repostan en estaciones nacionales y, por lo tanto, son más competitivos en las rutas internacionales.

02

Tendencias

Logística verde:
las cadenas de suministro
están en una revolución

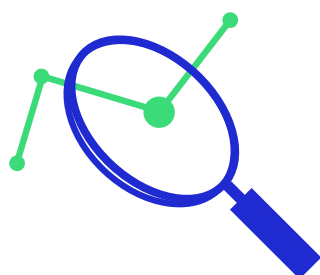
Pág. 18

03

Resúmenes y previsiones

Se acerca un enfriamiento
para las economías y las
cadenas de suministro

Pág. 24



01



Análisis y comentarios

Aunque economistas y gerentes ya están viendo signos claros de una desaceleración económica en Europa, no se puede hablar todavía de un cambio radical en el comportamiento de las cadenas de suministro.

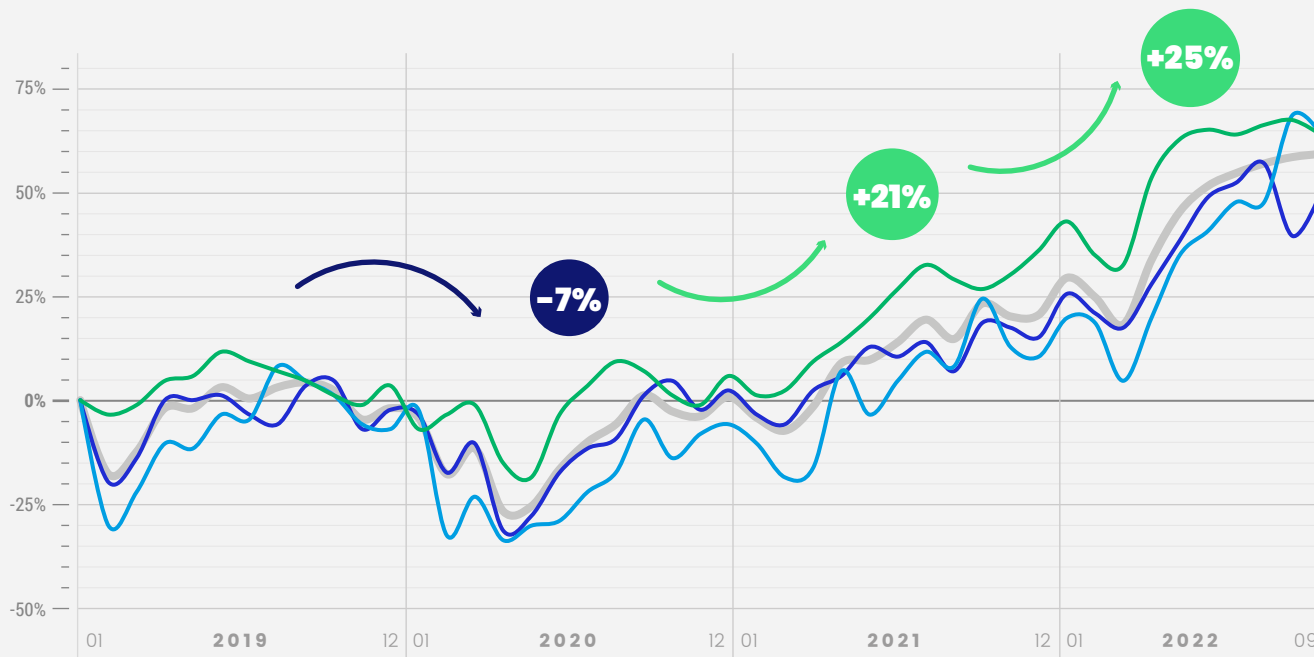
Probablemente nos encontramos ante la calma que precede a la tormenta.



La guerra ha cambiado bruscamente los tarifas

PRECIOS DE TRANSPORTE EN: ● POLONIA ● ALEMANIA ● FRANCIA (enero 2019 - agosto 2022)

● el valor promedio de los tres países



Fuente: Estudio propio

50% - Las tarifas de transporte aumentan desde enero de 2019 hasta finales de agosto de 2022.

El análisis del período seleccionado muestra tendencias similares en los tres países. Los transportistas polacos registraron los aumentos más altos (lo que no significa que las tarifas fueran las más altas allí), mientras que los transportistas alemanes registraron los más bajos. Sin embargo, la dinámica de subidas y bajadas de precios es similar. Está claro como el agua que el mercado europeo –al menos en el segmento de demanda de capacidad y respuesta a la volatilidad geopolítica, financiera y económica– es un sistema interconectado.

También es evidente que en la primavera de 2020 (durante la cual tuvo lugar un confinamiento duro en Europa y una reducción temporal de la demanda de transporte), las tarifas en promedio cayeron un 23% para luego subir un 50% a finales de agosto de este año. El cambio en estos tiempos accidentados ha llegado al 73% en 29 meses, y al 50% considerando enero de 2019 como inicio del período de referencia.

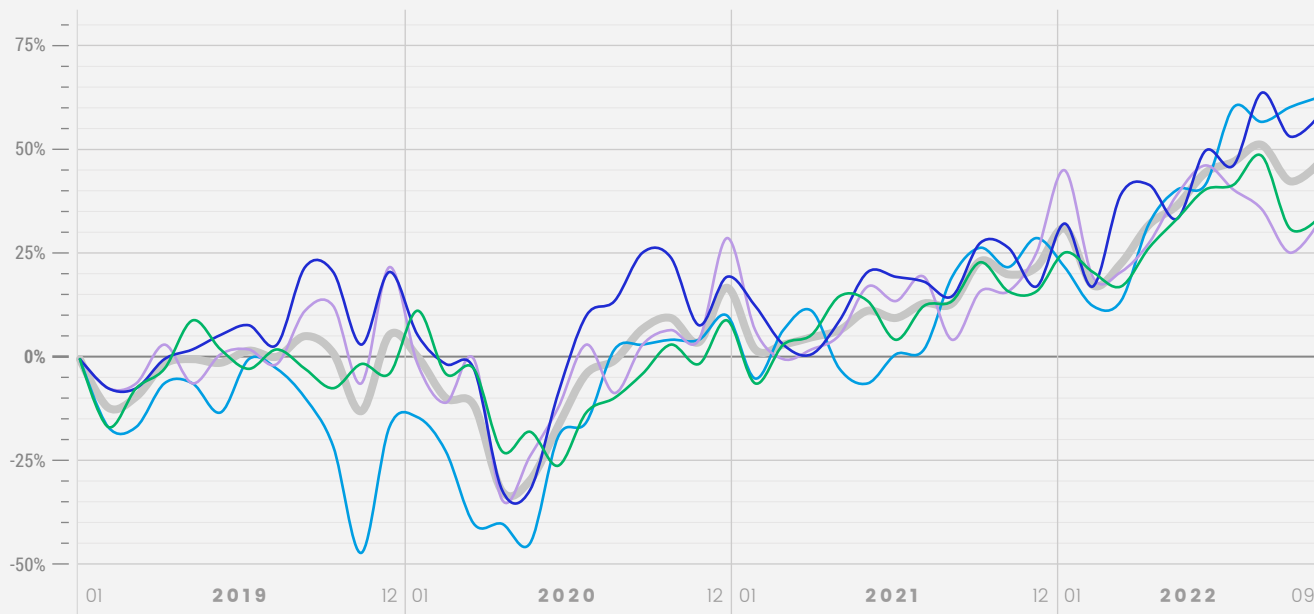
La tasa de crecimiento se aceleró considerablemente en febrero de 2022. Anteriormente, el promedio era

de 2,5 puntos porcentuales al mes, mientras que desde la agresión rusa en Ucrania hasta finales de agosto de este año el promedio fue de 4,9% mensual. Desde el estallido de la guerra hasta finales de agosto de 2022 (más de 6 meses), los tipos aumentaron en 34 puntos porcentuales, y desde principios de enero de 2019, el aumento medio fue de 16 a 50 puntos porcentuales.

En junio de este año, la tendencia alcista de las tarifas empezó a ralentizarse: parece que el mercado se ha acostumbrado al repunte de los precios de los combustibles, el gas y la electricidad. Los precios del transporte están subiendo más despacio; la presión de fabricantes y distribuidores sobre las empresas de transporte y los operadores logísticos, así como la conciencia de participación en la misma cadena de suministro (y costes), ha calmado un poco el mercado. Algunos transportistas, que tienen un contrato fijo con sus clientes, están dispuestos incluso a reducir sus márgenes para trabajar con un colaborador de confianza. Sin embargo, la clave parece estar en una menor demanda de capacidad en los envíos a Alemania.

¿Las tarifas presagian una recesión?

TRANSPORTE DESDE ALEMANIA. TARIFAS DE TRANSPORTE A ● POLONIA ● FRANCIA ● ITALIA ● PAÍSES BAJOS ● valor medio de cuatro países
(enero 2019 - septiembre 2022)



Fuente: Estudio propio

Los cambios de precios en el mercado alemán son un factor determinante que precede a todo lo que sucederá en los mercados europeos. Después de Estados Unidos y China, Alemania es, de hecho, el tercer actor económico mundial y la economía más grande de Europa (sin contar a la Unión Europea como un mercado a parte). De hecho, los cambios en los indicadores económicos en Alemania afectan el trabajo de las cadenas de suministro en todo el continente.

Tras analizar las tarifas de transporte desde Alemania, vemos varios momentos decisivos. A partir de diciembre de 2019, las tarifas en todas las direcciones mencionadas comienzan a caer con fuerza y la tendencia a la baja continúa hasta principios de abril de 2020. De hecho, casi desde el comienzo de la pandemia de Covid-19 en Europa, las tarifas de transporte desde Alemania comenzaron a subir y la tendencia al alza ha

ganado aún más impulso desde el estallido de la guerra en Ucrania (de febrero a julio, las tasas aumentaron del +15% al +44%).

Comentario importante: el análisis de las tarifas en agosto de este año muestra una marcada caída en los precios del transporte (del +44% al +37% de media), es decir, de 7 puntos porcentuales en solo un mes. Los mayores descensos se registraron en dirección a Polonia y los Países Bajos. Pero en septiembre de este año, los precios subieron de nuevo ligeramente, hasta el +40% respecto a enero. Es difícil extraer conclusiones a largo plazo basadas en esto, como las que sugieren una corrección permanente. Por ahora, estos son solo los primeros síntomas de cambios en el mercado. Para evaluar si la tendencia que sugiere una desaceleración (o incluso una recesión) es firme, habrá que esperar unos meses más.

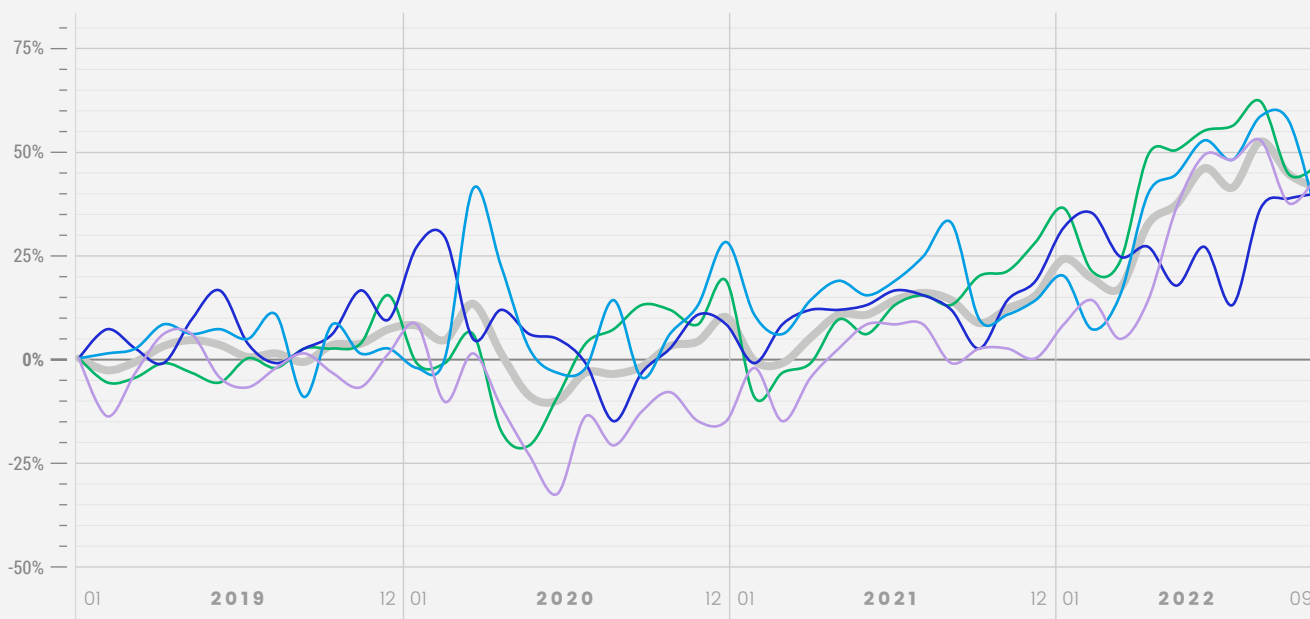
La disminución de las tarifas de transporte en los Países Bajos comenzó en mayo de este año, lo que indica una disminución de las exportaciones por mar a los puertos neerlandeses (y, por supuesto, el transporte por carretera, principalmente en contenedores).

29% - Así es como aumentaron las tarifas de Alemania después del estallido de la guerra en Ucrania. De hecho, de febrero a julio de este año, los precios subieron del +15% al +44%.

¿Está Alemania echando el freno?

TRANSPORTE A ALEMANIA. TARIFAS DE TRANSPORTE DESDE ● POLONIA ● FRANCIA ● ITALIA ● PAÍSES BAJOS ● valor medio de cuatro países

(enero 2019 - septiembre 2022)



La economía alemana, el mayor proveedor de Europa, pero también importador, se está comportando en línea con la tendencia europea en lo que respecta al transporte. En los primeros meses de Covid-19 en Europa (marzo - mayo de 2020), el volumen de entregas al mercado alemán disminuyó debido a las restricciones de movimiento y bloqueo. Sin embargo, ya a finales de mayo de 2020, comenzaron a relajarse las restricciones por la pandemia. La industria y las cadenas minoristas alemanas reanudaron la cooperación con sus proveedores. La tendencia al alza (con mayores o menores fluctuaciones) ha continuado hasta ahora. En junio de 2020, las tasas cayeron 9 puntos porcentuales hasta el 91% (en comparación con el periodo de referencia aceptado de enero de 2019), y a finales de agosto de este año eran un 38% más altas de media.

Vale la pena señalar que, desde que comenzó la guerra en Ucrania, la dinámica de aumento de tarifas se ha acelerado. En febrero había que pagar el 115% más respecto a la tarifa inicial (enero de 2019) para los envíos a Alemania, y a mediados de julio de 2022 ya era del 145%. En los cinco meses transcurridos desde el estallido de la guerra, los precios medios del transporte hacia Alemania han aumentado 30 puntos porcentuales.

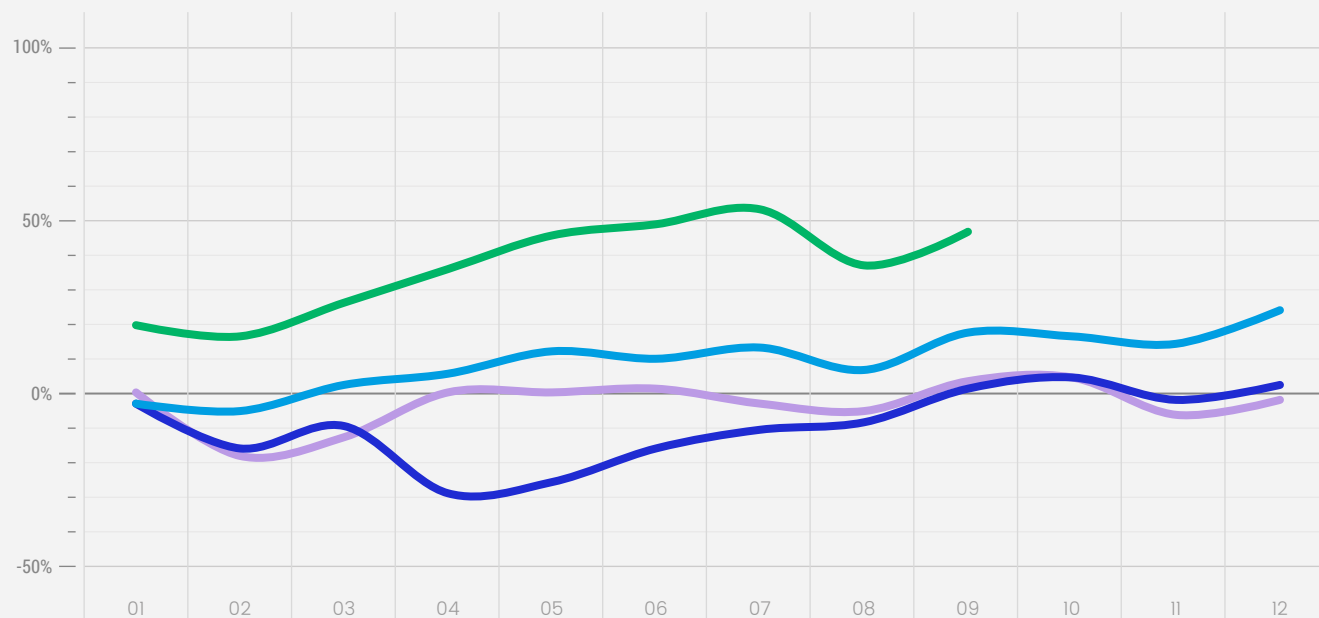
- En los cinco meses transcurridos desde el estallido de la guerra, **los precios medios del transporte hacia Alemania han aumentado 30 puntos porcentuales.**

Sin embargo, en agosto de este año hubo un ajuste de tarifas (del 145% al 138%). La caída es significativa, hasta 7 puntos porcentuales. El próximo trimestre nos dirá si se trata de una tendencia permanente, que presagia una recesión en Alemania y Europa, o un episodio temporal. En septiembre de este mismo año, los precios cayeron 3 puntos porcentuales, hasta el 135%. El ajuste de las tarifas de agosto a septiembre indica una menor demanda de capacidad hacia Alemania y los economistas alemanes notan el desempeño cada vez más débil de su economía. En cualquier caso, el Consejo de Administración del Banco Central Europeo prevé una desaceleración del crecimiento económico también en la zona euro: la economía europea crecerá un 3,1 % en 2022 y solo un 0,9 % en 2023. Las razones son principalmente los altos precios de la energía y los cuellos de botella en el suministro, que limitan la actividad económica.

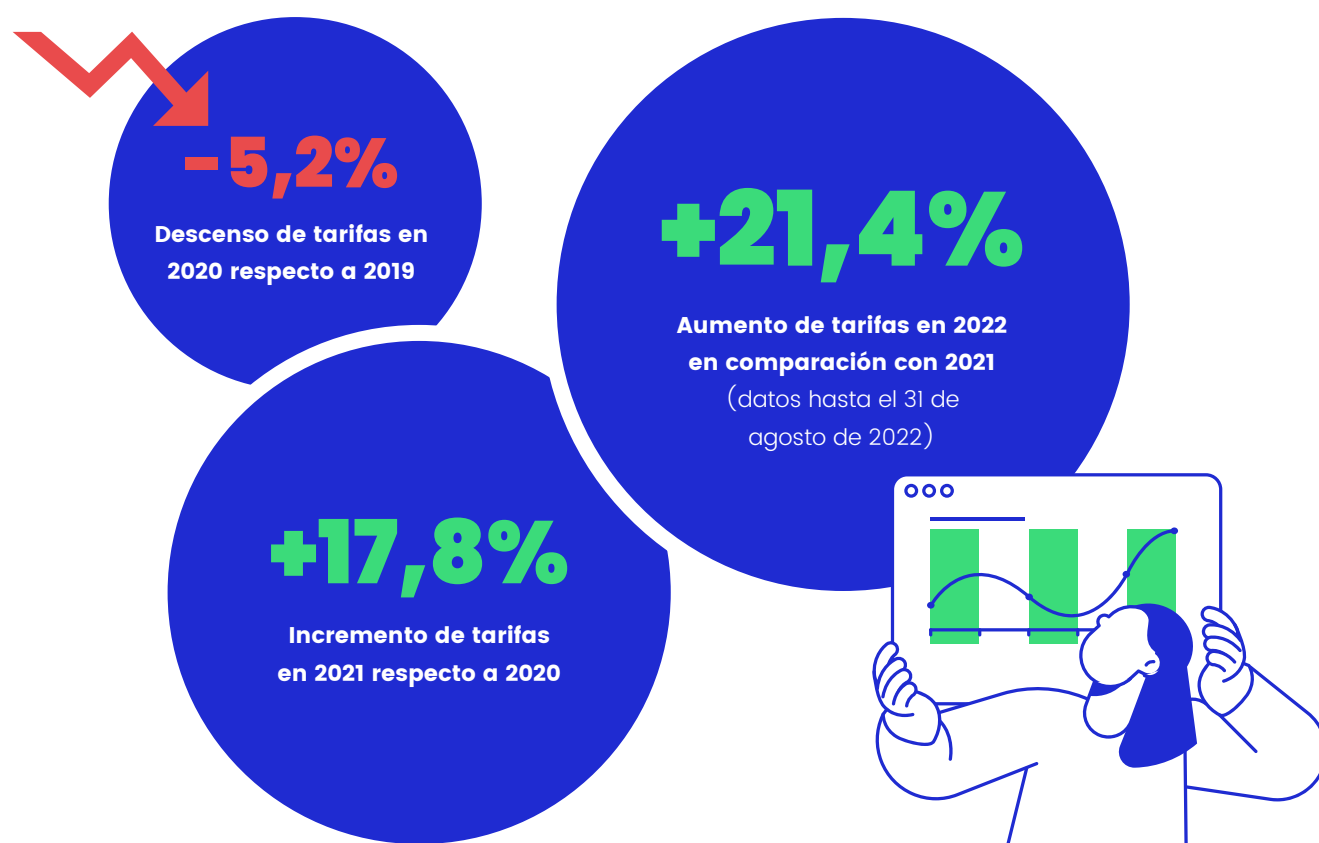
¿Cómo han cambiado los precios en Alemania?

(TASAS PROMEDIO ENTRE ENERO DE 2019 Y AGOSTO DE 2022)

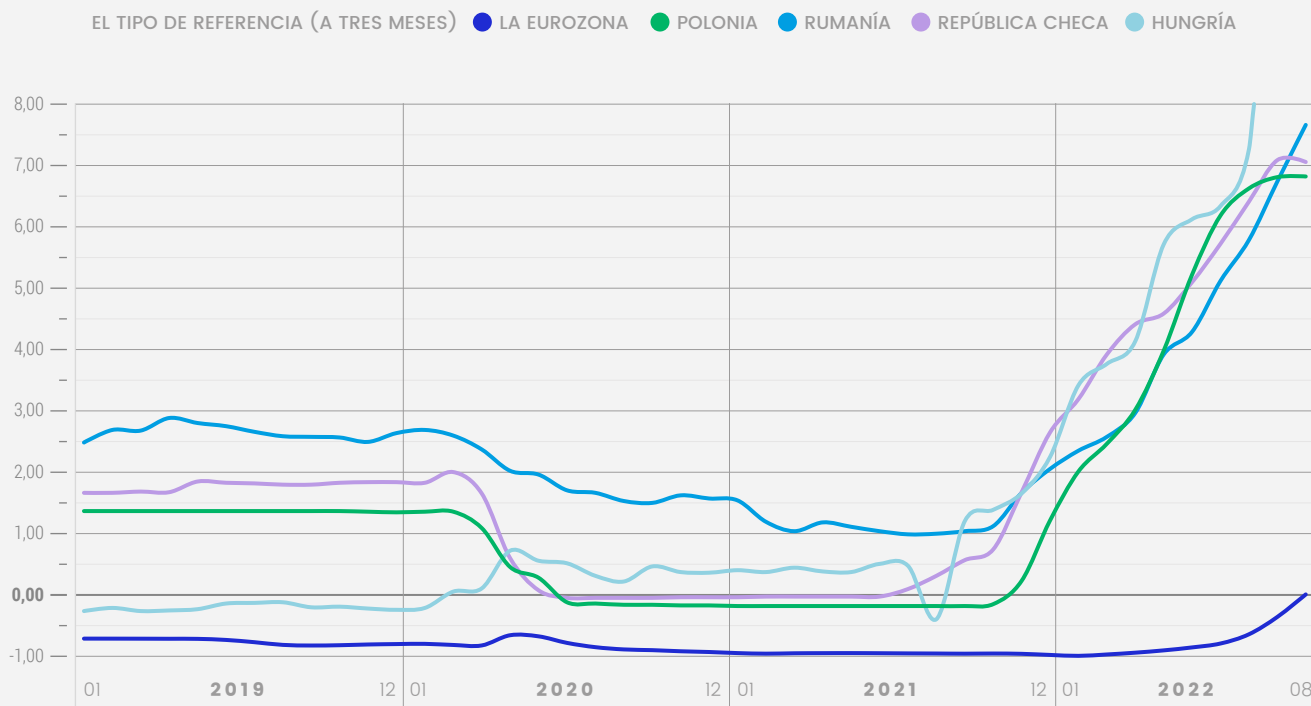
● 2019 ● 2020 ● 2021 ● 2022



Fuente: Estudio propio



Europa eleva los tipos de interés



Fuente: Estudio propio

Los indicadores de la tasa de interés de referencia a tres meses son un índice importante para la economía y se traducen rápidamente en costes operativos para la cadena de suministro. La Eurozona aparece aquí, a pesar de todas las perturbaciones sociales, económicas y políticas, como un oasis de estabilidad. Las tasas de interés se mantuvieron en territorio negativo hasta mediados de 2022. Recientemente, en julio de este año, el Banco Central Europeo elevó la principal tasa de interés al 0,5% y a principios de septiembre al 1,25%. Entre los economistas, estos aumentos han causado mucha preocupación, pero en comparación con, por ejemplo, Hungría (13%) o Polonia, de importancia internacional con casi el 7%, esta es una brecha enorme.

Las tasas de interés más altas se traducen en mayores costes de servicio para la cadena de suministro. Los costes de flota están aumentando, ya que el incremento de los intereses aumenta el coste de los camiones financiados o con leasing. Esto puede dar lugar, por ejemplo, a un servicio de leasing prolongado de tractores y remolques, porque lo que los transportistas no podrán adquirir vehículos nuevos. El aumento de los

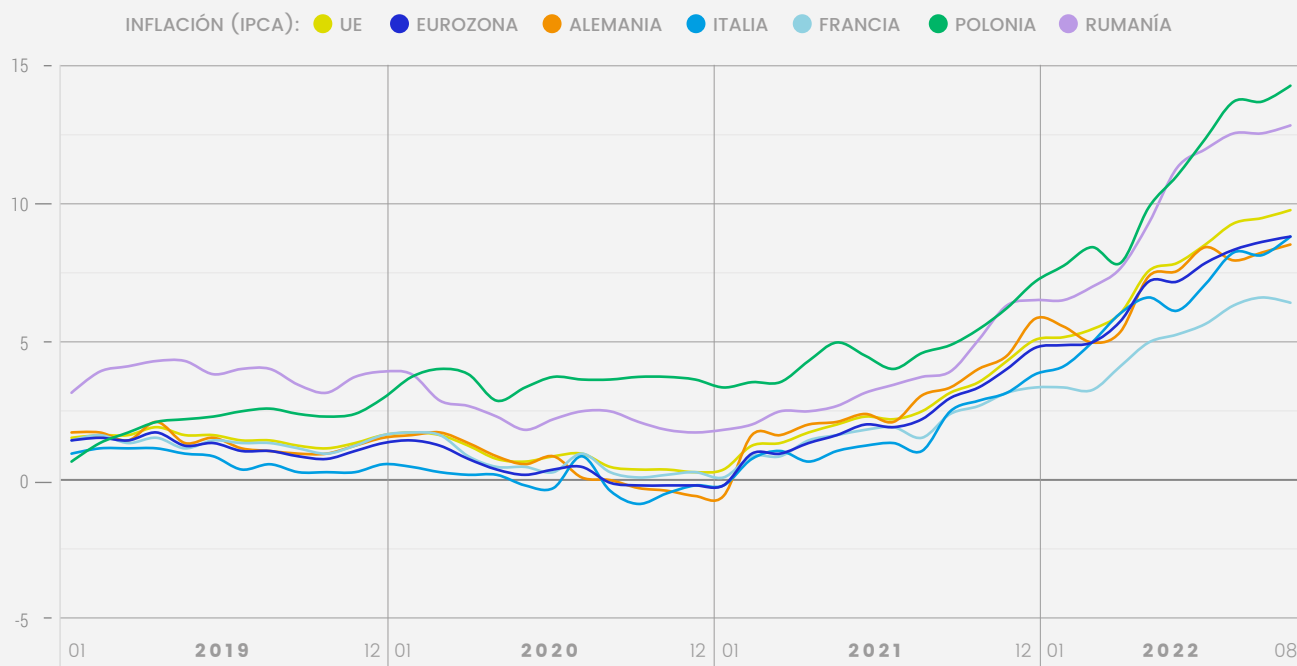
costes de financiación de camiones (servicio financiero y operación) se traducirá en sobrecostes para las tarifas de transporte.

Los mercados más activos de transporte fuera de la Eurozona son los que más se verán afectados por esta situación: Polonia, Rumanía, la República Checa y los Estados Bálticos. De momento, la debilidad de las monedas locales frente al euro está permitiendo a estos países compensar el aumento de los costes de mantenimiento de la flota, ya que las liquidaciones de transporte se realizan en euros.

6,75%

El nivel de la tasa de referencia en Polonia, el operador más grande de la Unión Europea (datos de principios de septiembre de 2022) es el más alto en 20 años.

En la Eurozona, las cosas están (algo) más tranquilas



Fuente: Estudio propio

Como muestra el análisis de los datos, los estado-miembro de la Eurozona están registrando una inflación interna más baja que los países fuera de la zona euro. Aunque, por ejemplo, la inflación en la potencia económica más grande de Europa, Alemania, sigue aumentando día tras día. El nivel de inflación para septiembre de este año resultó ser el más alto de los últimos 70 años. La inflación (IPCA) según la canasta unificada de Eurostat fue del 10,9% y la inflación (IPC) subió al 10% (no se muestra en el gráfico, que cubre el período hasta el final de agosto de este año).

Significativamente, Polonia, que es un actor importante en el mapa del transporte por carretera, está registrando una inflación muy por encima del promedio de la Unión Europea. En agosto de este año, la inflación en Polonia fue del 14,8%, frente al 10,1% de la Unión Europea y el 9,1% de la Eurozona. Parece ser que cuanto mayor sea la inflación, mayor será la presión para aumentar los precios del transporte y los salarios de los conductores tanto en rutas nacionales como internacionales.

El alivio temporal para los transportistas de los países de la CEE fuera de la zona euro se encuentra en el de-

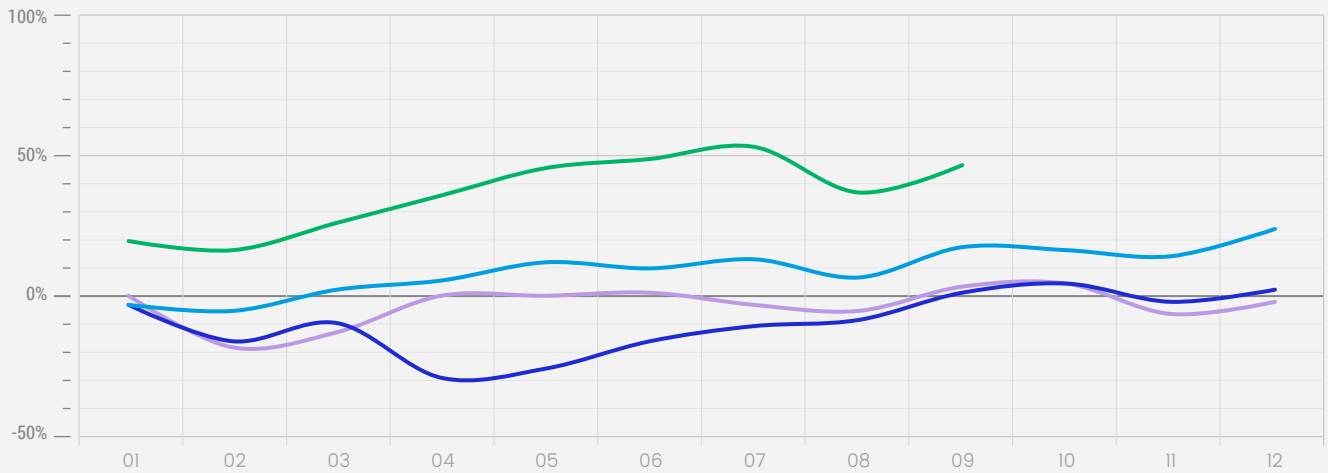
bitamiento de las monedas nacionales frente al euro. A largo plazo, esto no es un factor favorable, ya que la debilidad de las monedas locales se refleja en los precios de compra de camiones nuevos (los costes de producción están aumentando de todos modos, pero, fuera de la Eurozona, los transportistas también pagan por la alta cotización del euro frente a la moneda nacional).



¿Se están yendo los transportistas del oeste de Europa?

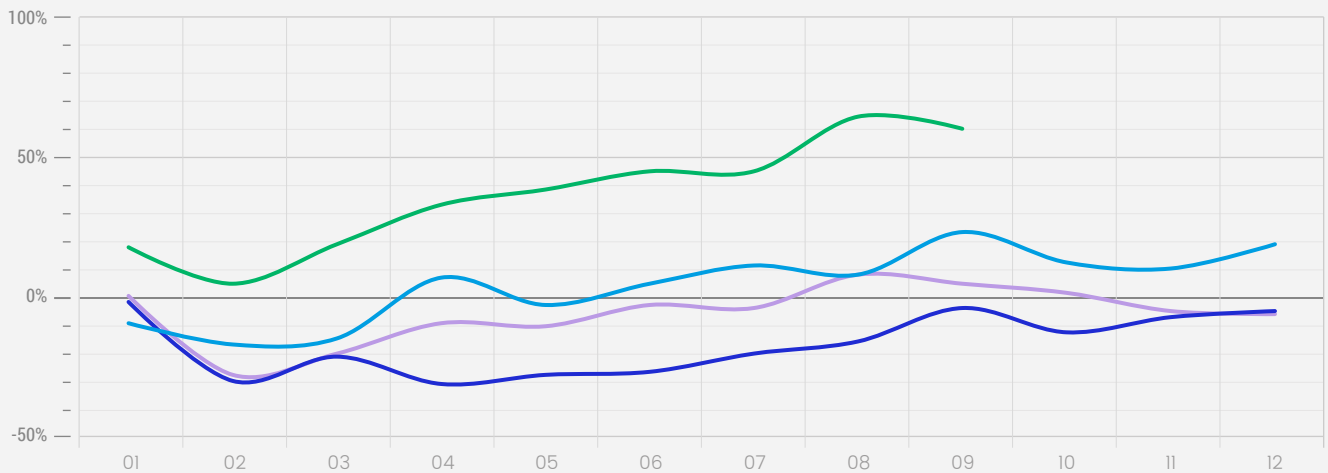
TARIFAS DE TRANSPORTE EN ALEMANIA: COMPARACIÓN

2019 2020 2021 2022



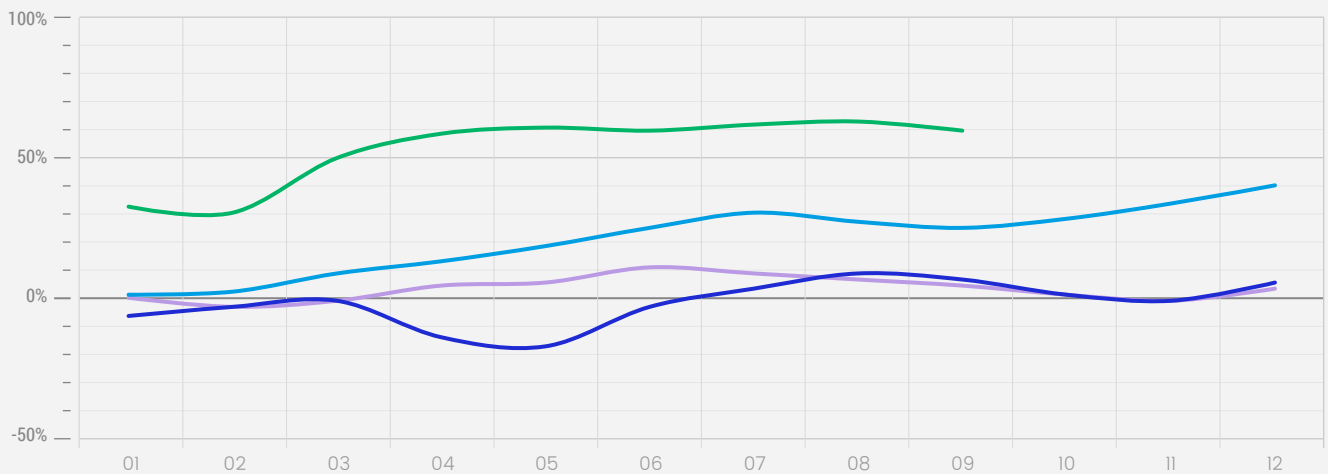
TARIFAS DE TRANSPORTE EN FRANCIA: COMPARACIÓN

2019 2020 2021 2022



TARIFAS DE TRANSPORTE EN POLONIA: COMPARACIÓN

2019 2020 2021 2022



Fuente: Estudio propio

SIMPLE TENDERS ON

¿Cómo asegurarse rápidamente la capacidad de transporte en tiempos inciertos?

¿Estás preparado para la temporada alta?

¿Tus colaboradores de transporte están aumentando sus tarifas?

¿Está lidiando con el cumplimiento de pedidos para clientes nuevos y existentes?

Descubre cómo desbloquear la capacidad de transporte

Licitaciones rápidas realizadas entre tus propios transportistas o entre los 32.000 transportistas y operadores logísticos de la comunidad Trans.eu

MÁS INFORMACIÓN

CARGO ON

SIMPLE TENDERS

Está claro que las tasas en cada país han aumentado de manera constante, con el mayor repunte en 2022. Dicho crecimiento está influenciado principalmente por 3 factores.

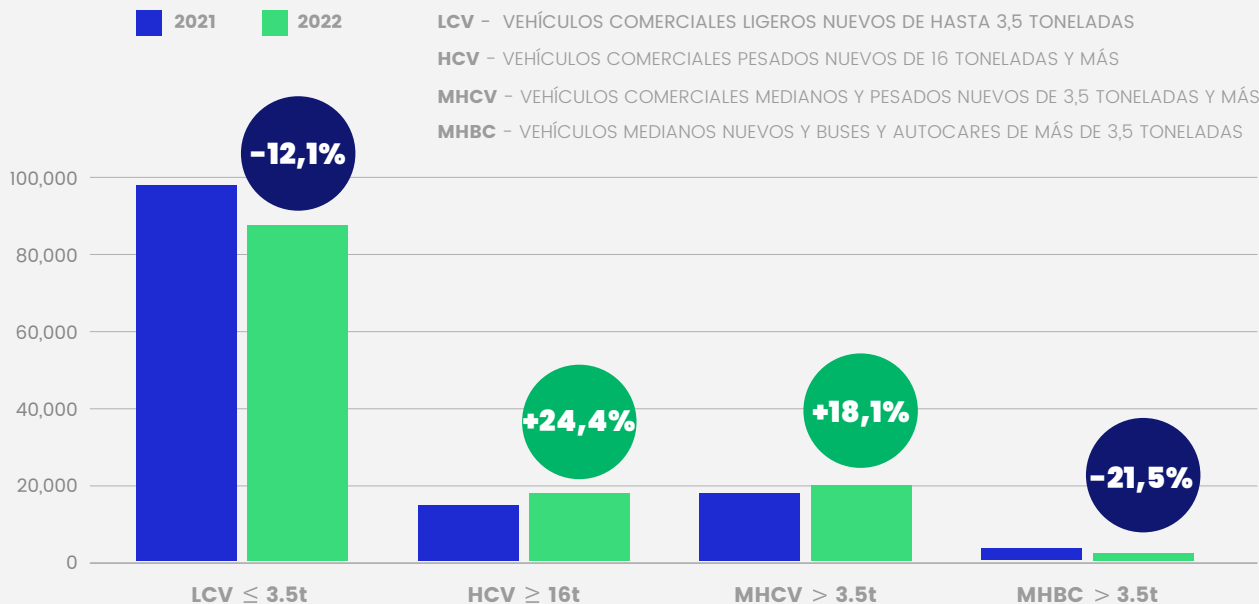
- La inflación, que ha ido en aumento desde 2021, se ha acelerado como resultado de la guerra en Ucrania y ha aumentado constantemente en toda la Unión Europea, pero más rápidamente en los países de Europa Central y Oriental. La inflación también está creciendo como resultado del aumento de los precios de las materias primas y los altos niveles de consumo siguen impulsados por las ayudas públicas tras la pandemia.
- Alza de los precios de los combustibles, que se aprecia claramente a partir del segundo trimestre de 2020.
- La guerra en Ucrania, que ha contribuido (desde marzo de este año) a un repunte de los precios de las materias primas energéticas y a un nuevo aumento de la inflación.

Curiosamente, desde agosto de este año se ha notado una caída en los precios del transporte en Alemania debido a una menor demanda de capacidad. Hay indicios de que esto es un presagio de recesión en lugar de una caída estacional de los precios, pero deberíamos esperar el veredicto final hasta el final del próximo trimestre. En cambio, en el mercado francés se observa un nuevo aumento de tarifas, que puede deberse a la salida de transportistas de Europa Central y del Este y, por tanto, a un colapso de la oferta y al aumento de la demanda de capacidad de transporte. Se observa estabilización en el mercado polaco, aunque en vista a la incertidumbre con los combustibles y el aumento de la inflación interna, quedan muchas preguntas por resolver.

... **Se puede observar un aumento adicional en las tarifas en el mercado francés, que puede deberse a la salida de transportistas de Europa Central y del Este.**

Un mercado de venta de camiones inestable

VENTAS DE VEHÍCULOS COMERCIALES NUEVOS EN LA UNIÓN EUROPEA EN 2022
(datos interanuales de agosto de 2022 - ACEA)



Fuente: ACEA

El número de vehículos comerciales nuevos en Europa ha disminuido regularmente, aunque el resultado negativo de las ventas se debe principalmente a una marcada disminución de la venta de vehículos comerciales (menos de 3,5 T). El volumen total de vehículos registrados cayó un 8 % en comparación con el año pasado y en el segmento de vehículos comerciales, de hasta en un 12,1 %. En otros segmentos de ventas de camiones, los resultados actualmente parecen más alentadores.

En el segmento de vehículos comerciales pesados de a partir de 16 toneladas, las barras de crecimiento se dispararon hasta el 24,4%. Se registraron aumentos en todos los mercados de carga europeos, aunque el mayor número de camiones apareció en los mercados de Europa Central. Sin embargo, los mercados de camiones más grandes obtuvieron varios resultados. La locomotora económica de Europa, Alemania, incluso experimentó una disminución en los camiones pesados matriculados en los últimos ocho meses (-1,8 %), lo que puede ser otro presagio de una recesión inmi-

Según ACEA, la caída en las ventas de vehículos comerciales se debe principalmente al debilitamiento de las cadenas de suministro.

nente. En el otro extremo, sin embargo, se encuentra el muy dinámico mercado español, que ha registrado un aumento del 9,9% en las matriculaciones desde principios de este año.

Los resultados de las matriculaciones de vehículos comerciales medianos y pesados (MHCV) también llaman al optimismo. Después de estancarse en julio, los resultados de agosto en este segmento mostraron un fuerte aumento (18,1%), impulsado principalmente por los resultados de los principales mercados de transporte europeos: Polonia (+35,4%), España (27,4%), Italia (17,6%), Francia (8%) y Alemania (4,4%). Considerando solo los últimos ocho meses de este año, los resultados en este segmento son ligeramente peores. De todos los mercados más importantes de Europa Occidental, solo

España (8,8%) registró un claro aumento, mientras que el resto registró descensos: en Alemania -6,1%, en Francia -1,8% y en Italia -1,6%.

Las señales del mercado automovilístico parecen contradictorias. Según la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), la razón de la disminución general en las matriculaciones (ventas) de vehículos comerciales radica principalmente en unas cadenas de suministro debilitadas. La falta de un suministro estable de semirremolques de Taiwán, China y Corea del Sur, y la producción suspendida de arneses de cableado en Ucrania son los factores más importantes

por parte de las cadenas de suministro que limitan el ritmo de producción. Pero la situación actual también se ve afectada por factores puramente económicos: por ejemplo, un aumento en los costes de producción de vehículos como resultado del aumento de la inflación, los altos precios de la energía y una disminución en el poder adquisitivo de los transportistas medianos y pequeños como resultado del aumento de los costes de financiación de la flota. En el caso de los vehículos comerciales, ha contribuido también el Paquete de Movilidad, que ha provocado la disminución del interés por comprar vehículos nuevos debido a sus muchas nuevas restricciones."



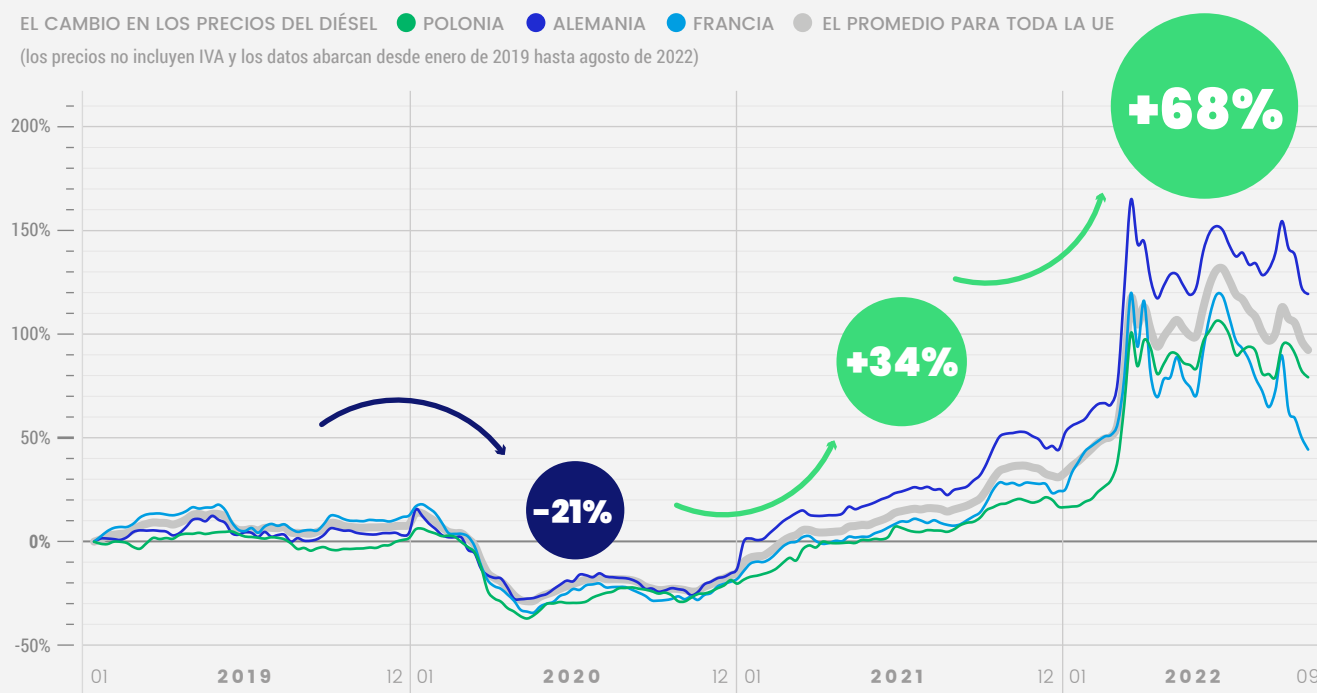
24,4%

Crecimiento en ventas de camiones pesados, 16 toneladas y más (año contra año).

Las cifras de los ocho meses de 2022 ya no son tan optimistas, aunque continúan las subidas. Las matriculaciones de vehículos nuevos aumentaron un 2,7%, pero los principales mercados registraron distintos resultados.

El combustible más barato aumenta la competitividad

EL CAMBIO EN LOS PRECIOS DEL DIÉSEL ● POLONIA ● ALEMANIA ● FRANCIA ● EL PROMEDIO PARA TODA LA UE
(los precios no incluyen IVA y los datos abarcan desde enero de 2019 hasta agosto de 2022)



Fuente: Estudio propio

El gráfico muestra claramente la caída de los precios de los combustibles provocada por el brote de Covid-19. La tendencia a la baja continuó desde el estallido de la pandemia hasta noviembre de 2020. En el cuarto trimestre, los precios en las bolsas mundiales comenzaron a subir y con ellos los precios de los combustibles. La tendencia alcista ha continuado, con un repunte tras el estallido de la guerra en Ucrania y la agresión rusa (este verano, el precio medio del gasóleo en Europa bajó ligeramente y fue un 68% más alto que la media de todo 2021. Si comparamos agosto de 2022 con enero de 2019, el precio fue un 103% más elevado).

La dinámica de crecimiento del precio del diésel en Alemania fue mayor que en Francia y Polonia en el período bajo revisión, lo que también se traduce en la dinámica de las tarifas de transporte. Los transportistas de Polonia repostan en estaciones nacionales y, por lo tanto, son más competitivos en rutas internacionales, especialmente en países donde el combustible es más caro.

Es difícil predecir futuros movimientos de precios, ya que dependerá de la situación en Ucrania y el compor-

tamiento de Rusia. Mientras tanto, los países del G7 y la Unión Europea han prohibido el transporte de petróleo ruso por mar, lo que entrará en vigor el 5 de diciembre de 2022. Los países de la OPEP, a su vez, decidieron en octubre recortar la producción, lo que se espera que llevará a otro aumento en mercados globales. Ciertamente, esta decisión tendrá un impacto en los precios de los combustibles (los expertos estiman que el diésel podría subir 30-40 céntimos por litro). En respuesta, el gobierno de los Estados Unidos ha decidido liberar parte de sus reservas de energía.

103% - El aumento del precio del diésel en Europa desde enero de 2019 hasta finales de agosto de 2022. El próximo gran avance podría ser el 5 de diciembre de 2022, cuando entre en vigor la prohibición del transporte marítimo de petróleo ruso.



An aerial photograph of a winding asphalt road cutting through a dense, lush green forest. The road has yellow lane markings. In the upper left, a small red car is visible on the road. The image is partially obscured by a large white graphic of the number '02' and a stylized illustration of a person in the bottom right corner.

02

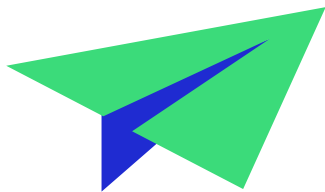


Tendencias

La idea de una cadena de suministro sostenible no trata solo de salvar el planeta, de obtener beneficios.

Tal vez tal perspectiva alentará más rápidamente a las empresas a realizar cambios en sus planes estratégicos.





Logística verde: las cadenas de suministro se unen a la revolución

Hoy en día todo el mundo habla de la necesidad de apostar por un desarrollo sostenible, para el cual la llamada cadena de suministro verde o, más ampliamente, la logística verde es un elemento importante. Parece como si la política de sostenibilidad finalmente dejara de ser una palabra de moda corporativa para convertirse en un requisito legal en la Unión Europea, así como para las economías colaboradoras. Sin embargo, ¿son conscientes los fabricantes, operadores logísticos y transportistas de la magnitud de los cambios que se avecinan? Economistas, expertos en cambio climático o el propio consumidor no tienen ninguna duda de que estamos inmersos en una revolución "verde".

En general, toda la filosofía de la logística sostenible no va solo de reducir los impactos ambientales nocivos y, especialmente, de reducir las emisiones de carbono, aunque estos son los objetivos principales, sino también de lograr objetivos comerciales. Se trata de reducir los costes de los procesos logísticos, aumentar las ganancias y adherirse a los principios de sostenibilidad. Puede que este no sea el momento idóneo para un cambio revolucionario: la pandemia y la guerra en Ucrania han roto o debilitado las cadenas de suministro existentes, pero, paradójicamente, son estos eventos los que han hecho que Europa sea consciente de la necesidad de un cambio real, en lugar de uno simulado.

Las reglas ESG afectarán el transporte

¿Y cómo se traduce esto, o se traducirá, en acciones específicas? **Maximilian Birle**, director responsable de ventas y servicio del Grupo KRONE, ha respondido a esta pregunta. Este holding alemán es el mayor proveedor de Europa y líder mundial de remolques de lona, remolques de caja, cajas móviles y remolques frigoríficos. Según Birle, la clave del cambio sistémico es la implementación generalizada de los principios ESG (Environmental, Social and Corporate Governance, en español: Medioambiental, Social y Gobernanza Corpo-

rativa), que la Comisión Europea ya inició hace unos meses. – Próximamente, los bancos tendrán en cuenta no solo los criterios económicos al otorgar préstamos, sino también la adhesión a los principios de sostenibilidad. Los nuevos criterios también elevarán los estándares en el sector del transporte, argumenta.

La Comisión de Asuntos Jurídicos del Parlamento Europeo ya ha acordado nuevas reglas para los llamados informes no financieros para grandes empresas que emplean a más de 250 personas y tienen una facturación de al menos 40 millones de euros. A partir de 2024, deberán divulgar en sus informes todos los riesgos y oportunidades en las áreas de medio ambiente, asuntos sociales y gobierno corporativo (es decir, cumplir con los principios ESG mencionados por el Director Birle). 4 años después, se espera que los cambios se apliquen a la mayoría de las empresas, incluidas aquellas que suministran cualquier producto o servicio a los mercados de la UE. Uno de los pilares del concepto ESG es detener la degradación ambiental en curso.

Los camiones eléctricos plantean preguntas

Sin embargo, algunas empresas, sin esperar sanciones nacionales o de la UE, ya han comenzado a participar en la tendencia a la sostenibilidad por iniciativa propia. La mencionada KRONE, por ejemplo, está trabajando en un proyecto de remolque que conseguirá una mejor aerodinámica, de un lado, y su propio accionamiento eléctrico con batería conectada, del otro. Esto reducirá las emisiones de dióxido de carbono en general en un 40-60%. Además, todos los grandes fabricantes



El transporte multimodal como buena alternativa



Considero que el ferrocarril es una alternativa viable al transporte terrestre masivo en este momento. Nosotros transportamos la mayoría de nuestros productos a través de conexiones ferroviarias y creemos que el ferrocarril de vía estrecha también debería participar más en el transporte local. Como empresa que implementa y busca soluciones para reducir las emisiones de gases nocivos, siempre apoyaremos el desarrollo de este tipo de transporte.

Arūnas Strazdas

director de logística e infraestructura de la empresa lituana Linas Agro*

*Es el mayor proveedor de productos agrícolas de Lituania y ocupa el sexto lugar entre las empresas más grandes de Lituania. Se especializa en el comercio al por mayor y al por menor.



de camiones ya están instalando tractores eléctricas, aunque en grandes flotas siguen siendo excepciones, ya que hasta hace poco existía la creencia de que el GLP era la opción más adecuada”.

Por otro lado, a pesar de las tendencias actuales, los directores ejecutivos y los gerentes de la cadena de suministro aún se muestran escépticos sobre los cambios propuestos por la Comisión Europea. (En realidad, estas ya no son propuestas: el paquete Fit for 55 de la UE prevé una reducción del 55% en las emisiones de gases de efecto invernadero de furgonetas y camiones en ocho años, y que los países de la UE alcanzarán la neutralidad climática en 2050).

– Las soluciones verdes para el transporte pesado están lejos de ser puestas en práctica. Los camiones eléctricos aún se encuentran en fase de prueba, mientras que la verdadera alternativa, los camiones a gas, se han vuelto poco rentables como resultado de los gigantescos aumentos en los precios del gas, explica **Arūnas Strazdas**, director de logística e infraestructura de Linas Agro, el mayor proveedor de Lituania de productos agrícolas.

Es difícil no estar de acuerdo con él. La rápida transición a fuentes de energía alternativas (baterías e hidrógeno) dará lugar a enormes desafíos financieros y de infraestructura para todas las economías europeas, no solo para aquellas “en auge”. Por ejemplo, el tema de poner miles de cargadores en los aparcamientos europeos. Después de todo, necesitan cargar rápidamente (1-2 horas) las baterías en la transmisión de la cabeza tractora para dejar espacio para los siguientes conductores y no perder el tiempo en paradas innecesarias. Sin embargo, parece que el camino del cambio ya está llegando y la Comisión Europea no retrocederá ante la revolución energética.

Para empezar, la última milla

Los números son dramáticamente alucinantes. Según el Consejo de la UE, el transporte, incluido el transporte por carretera, genera casi el 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero de nuestro continente. Además, el volumen de carga transportada aumenta constantemente: se estima que para 2050 este valor aumentará hasta tres veces; y en las 100 ciudades más grandes del mundo las emisiones nocivas generadas



solo por vehículos comerciales aumentarán en más del 30%. Un desafío especial, entonces, parece la logística de última milla (desde el almacén hasta el cliente), que, en vista del auge del comercio electrónico, genera no solo los mayores costes, sino también la mayor parte de las emisiones de gases de efecto invernadero.

El operador logístico internacional No Limit, por ejemplo, lo sabe muy bien y es en la etapa de la última milla donde está realizando los cambios más importantes para reducir las emisiones de dióxido de carbono y otros compuestos nocivos para el medio ambiente.

- Primero, se debe considerar qué parte de la cadena de suministro deseamos que sea cero emisiones; después de todo, no se puede realizar todos los cambios a la vez. Hemos puesto nuestra mirada en el concepto de ciudad inteligente, dice **Maciej Rybak**, director de ventas y relaciones con los clientes de No Limit (extraído de una discusión sobre logística verde en la conferencia del periódico Rzeczpospolita en Varsovia).

La empresa ya ha estado invirtiendo en transporte ecológico y realizando entregas de bajas emisiones a los clientes de IKEA desde 2015. En la primera mitad de 2022, por ejemplo, realizó el 35% de sus entregas a domicilio en Varsovia en vehículos eléctricos y el 15% en Poznań. La dirección de la empresa no oculta el hecho de que su cooperación con el socio sueco ha sido la inspiración para nuevos cambios.



Logística verde en almacenes

Los cambios en el sector del almacenaje, que después de todo es el corazón de la cadena de suministro, también están progresando de manera alentadora. Es revelador, por ejemplo, que en Europa Occidental se está volviendo cada vez más difícil obtener la aprobación para construir un almacén que no cumpla con los principios de sostenibilidad y logística ecológica.

- Queremos que cada nuevo almacén cumpla con los requisitos ecológicos, aunque esto es difícil porque los desarrolladores constantemente quieren construir lo más económico posible. Recientemente hemos comprado viejos almacenes en Austria, que queremos convertir en almacenes de bajas emisiones, revela **Ewald Raben**, CEO de Raben Group, en la 4.ª reunión de líderes de la industria logística.

El Grupo Raben no es el único que sigue esta política: en Europa, casi un tercio de los almacenes ya han obtenido la certificación multicriterio, que tiene en cuenta los principios del desarrollo sostenible. La presión del mercado y las normativas medioambientales cada vez más estrictas hacen que los posibles inquilinos no estén dispuestos a alquilar espacios que no hayan obtenido, por ejemplo, los certificados BREEAM o LEED.

DOCK SCHEDULER ON

Aumenta de la eficiencia de tu almacén y mejora la relación con los transportistas

Dock Scheduler es una solución de gestión de muelles de carga y descarga intuitiva y flexible

Ahorros duros y blandos logrados. Organización eficiente del personal y mejora de las comunicaciones con transportistas y operadores logísticos.

No más colas frente a tu almacén. Reduce los tiempos de espera y las paralizaciones en un 70%.

La capacidad operativa aumentó en un 25%. La carga de trabajo se planifica de manera uniforme para un día determinado.

Seguridad y cumplimiento mejorados. Información centralizada y datos procesables para una mejor decisión y control.

MÁS INFORMACIÓN



– La necesidad de soluciones ecológicas la expresan ahora los arrendatarios y las propias instituciones financieras –confirma **Patrycja Rubik**, directora general de Wareh.com, empresa de alquiler de almacenes.

– La normativa de la UE también está impulsando la inversión en instalaciones industriales ecológicas. Los retos incluyen la reducción de la huella de carbono, la reducción del consumo de electricidad, el uso moderado del agua y la gestión racional de los recursos – añade.

¿En qué consisten realmente las soluciones de logística ecológica para grandes almacenes? En la mayoría de los casos, implican la instalación de paneles fotovoltaicos y bombas de calor, un consumo eficiente de agua, una gestión cuidadosa del inventario, pero también la optimización de la preparación de pedidos y la automatización de los procesos de almacén tanto como sea posible. En un contexto más amplio, esto también implica ubicar almacenes cerca de los clientes finales para acortar el transporte de mercancías y, por lo tanto, reducir el impacto nocivo del transporte en el medio ambiente. Lo cierto es que puede haber muchas más medidas de este tipo, más o menos complejas.

Apagar un incendio con un cubo de agua

Algunas de las medidas mencionadas anteriormente no son posibles sin un proceso avanzado de digitalización de la cadena de suministro. Este factor todavía varía en Europa, especialmente en la etapa de planificación de suministro y transporte. Según Eurostat, alrededor del 70% de las grandes empresas europeas utilizan soluciones en la nube, pero el nivel de digitalización de las pequeñas y medianas empresas es solo del 40%. A pesar de que, tras las sucesivas olas de la pandemia, un porcentaje cada vez mayor de fabricantes, distribuidores y transportistas declararon la implementación de procesos tecnológicos, en la práctica, esto se ha quedado en meras declaraciones de buenas intenciones en la mayoría de los casos.

Nos explica el mecanismo **Paweł Ziaja**, Jefe de Producto de CargoON, una organización que implementa soluciones digitales para la logística. – Los fabricantes a menudo explican que no tienen tiempo para implementar nuevas soluciones porque están demasiado ocupados apagando los incendios actuales. De hecho,

los gerentes de logística se enfrentan a un sinfín de desafíos: problemas con la disponibilidad de vehículos, tiempos de transporte prolongados, escasez de conductores, etc., dice.

Tal y como argumenta Ziaja, esta mentalidad no lleva a ninguna parte: la comparación con un incendio es lo más apropiado aquí. – Renunciar a nuevas soluciones significa tratar de apagar un gran incendio con un balde pequeño de agua. Cuanto más grande sea el fuego, más rápido tendrás que correr con ese cubo. Sin embargo, es posible invertir en rociadores de agua automáticos, es decir, mejorar los procesos logísticos de la empresa aunque solo sea para responder más rápido a situaciones de crisis, agrega Paweł Ziaja.



Menores emisiones en camiones y almacenes

Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en toda la cadena de suministro es una prioridad para nosotros. Nos hemos unido a la iniciativa SBTi, y los objetivos aprobados consisten principalmente en reducir las emisiones de energía directa y comprada en un 38,7% con respecto a los niveles de 2020. También estamos trabajando sistemáticamente para reducir la intensidad de las emisiones del transporte mediante la mejora de la eficiencia de la carga, una mejor planificación de las rutas y la sustitución de la flota. Este año también hemos tenido la oportunidad de iniciar un proyecto con el primer camión eléctrico. También estamos trabajando para reducir la huella de carbono del uso de los edificios. Uno de los proyectos actualmente en marcha en este sentido es la construcción del primer almacén de emisiones casi nulas en nuestra sucursal de los Países Bajos.

Piotr Lachowicz

experto en sostenibilidad de Raben Group



Vale la pena

El director **Maximilian Birle** de KRONE también está convencido de que la digitalización de los procesos logísticos conduce a una mayor eficiencia en la cadena de suministro, permite la implementación de políticas de sostenibilidad y, al mismo tiempo, permite ganar dinero. – Si envías un semirremolque de Berlín a Amsterdam del que solo utilizas su capacidad en un setenta por ciento y, gracias a la digitalización, puedes cargar cuatro palets más en el camino, ganarás 400 euros extra. Y todo gracias a un software que monitoriza el uso del espacio de carga, explica Birle.

La logística verde no solo significa tener que hacer inversiones costosas para salvar el Planeta, sino que también se traduce en resultados financieros concretos, ya sea de forma inmediata o en los próximos años.



03

Resúmenes y previsiones

Los altos precios de la energía y la inflación están asfixiando a las economías europeas.

La demanda se está reduciendo y, con ella, la necesidad de suministros, pero las cadenas de suministro saldrán fortalecidas de esta situación.



Se acerca un enfriamiento de la economía y de las cadenas de suministro



La recesión económica o, para decirlo más llanamente, la crisis económica que se avecina en Europa, es algo que cada vez está retumbando con más fuerza en las declaraciones de los expertos y los responsables de la cadena de suministro. Esto afectará los precios del transporte y la disponibilidad de camiones. En los próximos meses el mercado de transporte y logística no prevé eventos que puedan reducir drásticamente la demanda de capacidad, pero, en cualquier caso, la necesidad de transporte experimentará un decrecimiento.

A pesar de una marcada reducción en la producción en los mercados europeos, la demanda de transporte todavía no está disminuyendo. **Guido Kuckartz**, un experimentado gerente de logística de Berlín, actualmente director responsable del desarrollo de los mercados DACH en la empresa de tecnología CargoON, cita un ejemplo sintomático. – En la primavera de este año, hubo un colapso severo en la disponibilidad de camiones para la ruta de Italia a Alemania. Esto sucedió después del estallido de la guerra en Ucrania, que provocó un fuerte aumento de los costes de la energía que afectó a muchos sectores clave de la economía italiana, especialmente la industria del acero, que dependía de los suministros ucranianos. Parecía que la demanda de capacidad caería y sucedió todo lo contrario. La relación entre la oferta de carga y la oferta de vehículos llegó incluso a una proporción del 75% al 25%. Apparently, ha habido un aumento de los envíos a Alemania en muchos sectores, lo que ha cerrado la brecha, comenta Kuckartz”.

Menos consumo, menos envíos

Parece entonces que la desaceleración y la esperada crisis posterior no se manifestará con una fuerte caída de la demanda de capacidad de transporte en todas partes y en la misma medida, sino en caídas locales

en rutas específicas para sectores específicos de la economía. Sin embargo, nadie cuestiona realmente la predicción de que la crisis reducirá la demanda de transporte. La única pregunta es cuándo comenzará este proceso a ser percibido en el mercado.

¿Cómo están cambiando las cadenas de suministro?



- Las grandes empresas están tratando de cambiar el funcionamiento de sus redes de suministro para evitar constantes sobresaltos en el flujo de demanda.
- Están abandonando cada vez más el transporte de larga distancia en favor del abastecimiento local y doméstico.
- La industria automovilística (Stellantis, Peugeot, Citroen, Opel, Fiat y otras) está cambiando las instalaciones de producción en cada país a proveedores locales.
- Los costes de entrega más altos se compensan con rutas de transporte más cortas y menos interrupciones en toda la cadena.

La demanda de transporte disminuirá

Las empresas de transporte españolas atraviesan actualmente uno de los periodos más convulsos de la historia moderna. Los costes de energía y la inflación están aumentando, mientras que la digitalización y la transición energética se están acelerando. Las cadenas de suministro no pueden hacer frente a la demanda siempre alta, ya que hay escasez de materias primas y componentes para la producción. En estas condiciones, las necesidades de transporte superan con creces la oferta camiones, pero esta tendencia pronto llegará a su fin en vista de la esperada caída del consumo y la actividad industrial.

Ramón Valdivia

Director General de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)



Ramón Valdivia, director general de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), con sede en Madrid, no tiene dudas sobre la tendencia mencionada. España es, después de todo, uno de los mercados de transporte con mayor crecimiento en Europa. – Ese impulso, sin embargo, puede ralentizarse en los próximos meses, al menos en algunos subsectores de transporte y logística. Todo apunta a que la demanda de los hogares se reducirá significativamente, al igual que la producción industrial y la capacidad inversora de las empresas. De hecho, a menor actividad industrial y volúmenes comerciales, menor demanda de transporte, afirma Valdivia.

Su previsión la confirma **Nuria Lacaci**, secretaria general de la Asociación de Cargadores de España (ACE), que representa a cargadores y operadores logísticos españoles. – La guerra en Europa, la inflación galopante y la crisis de las materias primas y la energía ya han provocado un descenso de la demanda de bienes y servicios. Un nuevo descenso del consumo afectará a todos los sectores de la economía, incluido el transporte por carretera – predice. Pero los fabricantes españoles –al igual que los responsables de logística de la mayoría de los países europeos– ya están buscando soluciones para garantizar la continuidad de sus suministros. En primer lugar, están trasladando los centros de producción más cerca de los centros de distribución y buscando proveedores más cercanos a ellos. Todo ello para reducir la dependencia del transporte por carretera de larga distancia, pero sobre todo del transporte marítimo.

Rutas marítimas largas y caras

Przemysław Piętak, Supply Chain Advisory Director de CBRE, señala las limitaciones del transporte de larga distancia, especialmente desde los puertos chinos a Europa.

– A pesar de la caída de los costos de flete, las cadenas de suministro globales aún están interrumpidas, especialmente para los envíos de China a Europa.

Según el análisis de Flexport, el tiempo total medio que transcurre desde la recepción de la mercancía en Asia hasta la descarga en el puerto de destino es ahora de unos 95 días.

En cambio, en 2019, fue casi un mes más corto, confirma.

Mientras tanto, las economías más ricas, como las de Alemania, los Países Bajos y el Reino Unido, dependen en gran medida de las entregas por mar. Los puertos de Hamburgo, Rotterdam o Felixstowe de Inglaterra reciben entregas que luego se distribuyen a fabricantes y distribuidores en determinados países o incluso en todo el continente.

No solo los tiempos de entrega son un problema para los envíos, sino también los aún altos costes de flete, que no han regresado a los niveles previos a la pan-

La incertidumbre es la norma



En toda Europa, los gerentes de las empresas de fabricación y distribución dicen lo mismo: la incertidumbre es la nueva realidad y permanecerá con nosotros durante algún tiempo. La guerra en Ucrania ha ejercido una enorme presión alcista sobre los precios de la energía, hecho que supone un coste importante para muchas industrias nada fácil de reducir a corto plazo. La planificación de la oferta y la demanda es un gran desafío para los gerentes de negocios en la actualidad. El aumento de la inflación influye en las decisiones de compra de los consumidores, pero al mismo tiempo crea muchos desafíos para que los fabricantes planifiquen sabiamente la demanda real. Por otro lado, la escasez de componentes está interrumpiendo la capacidad de producción de las empresas y la escasez de conductores, así como el aumento de los precios del combustible, están presionando al alza los precios del transporte. Sin embargo, la parte positiva es que la pandemia ha acelerado la digitalización del ecosistema del transporte, ya que ahora se considera un requisito previo para la competitividad y la resiliencia de la cadena de suministro.



Antoine Bertrand

CEO en CargoON

demia. - Según el índice XSI, en febrero de este año costaba más de 14.000 dólares un contenedor de cuarenta pies de Asia a Europa, mientras que ahora está por debajo de los ocho mil. Sin embargo, esto no significa que el mercado esté libre de perturbaciones y que los precios hayan vuelto a la normalidad. A pesar de los descensos recientes, el transporte marítimo sigue siendo varias veces más caro que antes de la pandemia, cuando normalmente costaba menos de dos mil dólares transportar un contenedor por mar, explica Przemysław Piętaś de CBRE.

Los precios de la gasolina están acabando con el espíritu empresarial

Es difícil no estar de acuerdo con la tesis de que las cadenas de suministro globales aún no han vuelto a su estado anterior a la pandemia. Ante nuevos desafíos

y dificultades, parece que las redes de suministro logístico, sobrecargadas de trabajo, acumulando inventario y respondiendo a emergencias de manera continua, descansarán solo durante una desaceleración y una posterior recesión. Esto último es inminente, basta con mirar la situación económica de Alemania, que, al fin y al cabo, proyecta la situación económica de la mayoría de los países europeos. La Asociación Alemana de Cámaras de Industria y Comercio (DIHK) advierte que un tercio de las empresas han dejado de acumular fondos de inversión para responder a los riesgos actuales debido a los altos precios de la energía.

- El aumento gigantesco de los precios del gas tendrá consecuencias considerables para la economía alemana. De hecho, ya las está teniendo. Hay un número creciente de pequeñas y medianas empresas al este del país que han paralizado la producción a causa de ello. Esto incluye, por ejemplo, a las panaderías más

RETOS CLAVE PARA EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

según **Guido Kuckartz**
experto en cadena de suministro
y gerente de CargoON



Inflación

Desaceleración de la inversión en nuevos vehículos, remolques, sistemas de TI.



Escasez de conductores

Modelo de trabajo poco atractivo para los jóvenes, falta de oportunidades de carrera.



Escasez de piezas en el sector de la automoción

Escasez de componentes para vehículos nuevos y usados.



Bajos niveles de agua en los ríos europeos

Reducción del transporte marítimo interior, especialmente en Alemania, los Países Bajos, Francia e Italia



Escasez de vehículos

Escasez de conductores, aumento del coste de mantenimiento de la flota.



Escasez y precios del gas GLP

Las flotas europeas funcionan en gran medida con gas licuado de petróleo (GLP). (En algunos países hasta un 10-20%).

Los picos en los precios del gas han reducido drásticamente la competitividad de dichas empresas.



La subida del precio del gasóleo

Aumento de los costes de mantenimiento de la flota.

grandes o a los fabricantes de cerámica, porque utilizan mucha energía en el proceso de producción, explica Guido Kuckartz de CargoON. Además, los precios del gas también están afectando directamente a la situación de los transportistas alemanes, que en los últimos años, alentados por los que están en el poder, han cambiado los motores diésel por los de GLP, algo que han estado lamentando severamente durante el último año. – Debido al aumento de los precios de la energía y a la persistente escasez de conductores, numerosas empresas de transporte, especialmente las más pequeñas, han tenido que deshacerse de algunos de sus camiones o cerrar negocios, agrega Kuckartz.

Algo de optimismo

Muy bien, pero ¿podemos decir algo optimista para terminar? Esta es una pregunta que a menudo se escucha entre los actores de la cadena de suministro en numerosas conferencias y reuniones del sector. Definitivamente sí se puede. **Ramón Valdivia**, director general de ASTIC, lo expresa así: – Durante décadas, el sector del transporte y la logística ha trabajado en un entorno cambiante, pero siempre ha sabido superar cualquier dificultad. Nuestro sector tiene una gran capacidad de adaptación a cualquier nueva situación y esto no va a cambiar.

Es difícil encontrar un comentario mejor para resumir. El enfriamiento de las economías europeas, que no es bienvenido para la mayoría de nosotros, permitirá, sin embargo, un respiro para las cadenas de suministro ya de por sí tensionadas y les permitirá recuperarse del impacto de la pandemia y el estallido de la guerra en Ucrania.



La logística necesita digitalización

Un problema importante para los transportistas españoles es la escasez de conductores, lo que limita la capacidad. La digitalización limitada también es un desafío para las cadenas de suministro, especialmente la falta de visibilidad de los procesos posteriores, desde el productor hasta la distribución. En cuanto a las tarifas de transporte: si no bajan pronto, al menos se estabilizarán en los niveles actuales. Según el último estudio de MITMA, el precio medio del transporte por carretera ha aumentado un 13,87 % en comparación con 2021. Es posible que el resto de la cadena de suministro y, en última instancia, los consumidores, no puedan soportar nuevos aumentos de tarifas.

Nuria Lacaci

secretaria general de la Asociación de Cargadores de España (ACE)



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

Proyecto de COORDINACION:

Monika Kulej – Ślusarska

Diseño gráfico:

Anna Sikora

Proyecto de apoyo:

**Anna Palluch-Przybyła
Verónica Rodríguez**

Octubre 2022



BY (T) TRANS.EU

¿Alguna pregunta?

Contacta con nosotros:

info.en@cargoon.eu



www.cargoon.eu