



everis

an NTT DATA Company

Estudio de caracterización del sector del transporte y la logística en España

Resumen ejecutivo y conclusiones



1. Introducción
2. El transporte y la logística en España
3. Caracterización de la demanda
4. Caracterización de la oferta
5. Retos e Iniciativas
6. Conclusiones

Metodología



Estudio Transporte y Logística

2011

- **+50** Entrevistas
- Análisis de Tablas Input-Output
- Análisis Informes, Estudios...
- Conclusiones



Estudio Transporte y Logística

2016

- Revisión y actualización datos, información...
- Análisis de evolución de los datos desde la versión anterior del informe
- Encuestas a asociaciones sectoriales
- Incorporación análisis del Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, PITVI, 2012-2024
- Inclusión Impacto del e-commerce
- Inclusión Capítulo Retos e Iniciativas
- Mesas Redondas Sectoriales

Objetivos del Estudio



Analizar y caracterizar a los distintos agentes de oferta del transporte y la logística.

Analizar la demanda de servicios logísticos en función de las distintas cadenas de suministro sectoriales existentes, para actualizar los datos recogidos en la versión anterior del Estudio, publicada en el año 2011.

Dar una visión sólida y global del sector T&L que ayude a mejorar la competitividad, eficiencia y sostenibilidad del mismo.

Identificar las propuestas e iniciativas futuras y realizar un estudio sobre los “Retos a los que se enfrenta el sector actualmente”

... Siendo conscientes de las dificultades técnicas que conlleva el proyecto:

- Sector amplio con gran diversidad de agentes y problemáticas diferentes
- Diversas fuentes con informaciones no homogéneas



1. Introducción
2. El transporte y la logística en España
3. Caracterización de la demanda
4. Caracterización de la oferta
5. Retos e Iniciativas
6. Conclusiones

2. El transporte y la logística en España

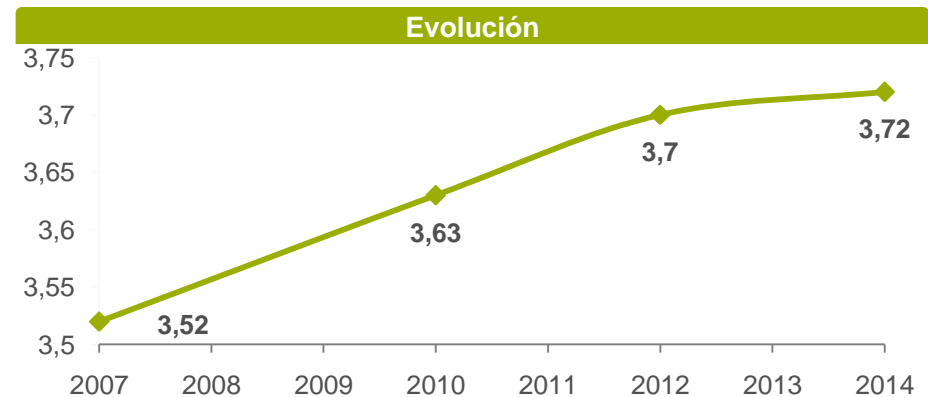


Posicionamiento logístico de España

El desempeño logístico es medido periódicamente por el Banco Mundial a través del **Logistics Performance Index**, que realiza un análisis comparativo a nivel mundial:

Ránking mundial	País	Índice logística
1	Alemania 	4,12
2	Países Bajos 	4,05
3	Bélgica 	4,04
4	Reino Unido 	4,01
5	Singapur 	4,00
6	Suecia 	3,96
13	Francia 	3,85
18	España 	3,72
20	Italia 	3,69
26	Portugal 	3,56

Fuente: Elaboración propia a partir de datos Banco Mundial 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos Banco Mundial 2014

España ha escalado posiciones en el ranking LPI , habiendo pasado
del puesto 25 en 2010, al 18 en 2014.

2. El transporte y la logística en España



Principales infraestructuras logísticas | **Nodos logísticos**

Nodos y plataformas logísticas



Centros de transporte por carretera

En 2014 existían 82 centros de transporte por carretera, con mayor concentración en áreas de Madrid y Barcelona



Instalaciones Logísticas Ferroviarias

En la actualidad ADIF tiene 53 instalaciones logísticas principales, con capacidad y recursos para prestación de servicios complementarios y auxiliares.



Centros de Carga Aérea

Los principales centros están en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Zaragoza, Vitoria y Valencia. El centro de Madrid-Barajas es el de mayor densidad de empresas de carga aérea, con 200 empresas instaladas.



Zonas de Actividad Logística Portuaria

España es el 4º país en Europa en flujo de mercancías marítimas. Entre los Puertos con mayores movimientos de mercancías encontramos: Algeciras, Valencia, Barcelona, Cartagena, Tarragona y Bilbao.



Puertos Secos y Terminales Marítimas Interiores

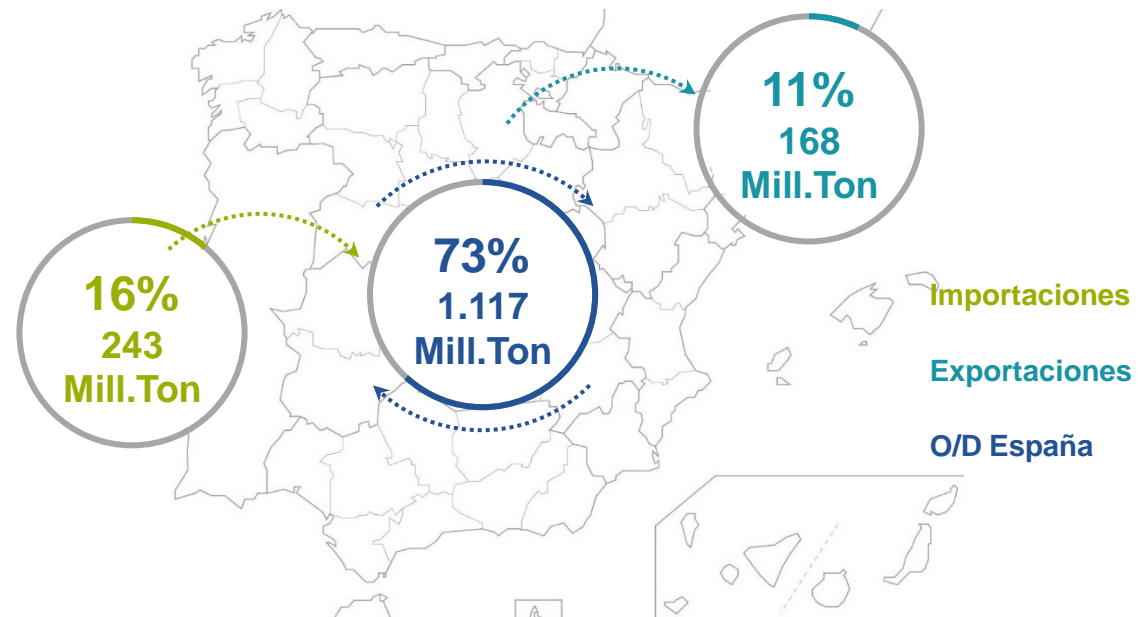
Existen en España 4 puertos secos: Puerto Venta de Baños en Palencia, Puerto Seco TMZ en Zaragoza, Azuqueca de Henares en Guadalajara y Coslada en Madrid.

2. El transporte y la logística en España

Principales flujos logísticos

- El 73% de las Tm de mercancías se mueven en flujos internos con origen y destino España, indicando que infraestructuras y flujos se han diseñado conforme a las necesidades actuales.
- Las importaciones y exportaciones han incrementado sus flujos durante estos años equilibrando la balanza comercial.
- El transporte que tiene como origen y destino España se hace en su mayoría por carretera.

Principales flujos de mercancías en España



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE DIRCE 2014

2. El transporte y la logística en España

Principales flujos logísticos

Flujos internos de mercancías: Reparto modal

 Carretera (Mill Tm)	 Ferrocarril (Mill Tm)	 Marítimo (Mill Tm)
---	---	--

1.060

21

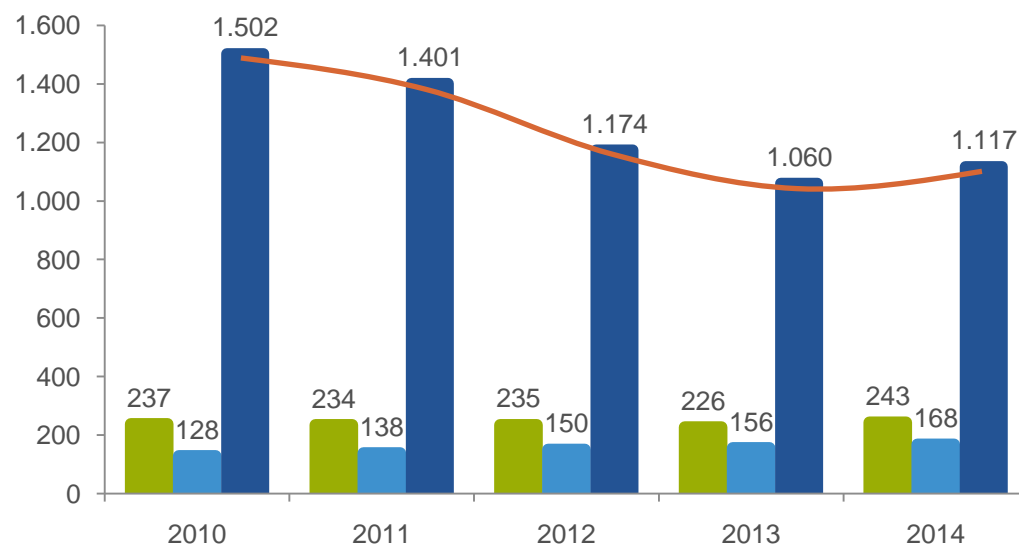
39

94,6%

1,9%

3,5%

Millones de toneladas



■ Importaciones

■ Exportaciones




■ O/D España

Fuente: Observatorio del transporte de mercancías. Ministerio de Fomento 2013

2. El transporte y la logística en España

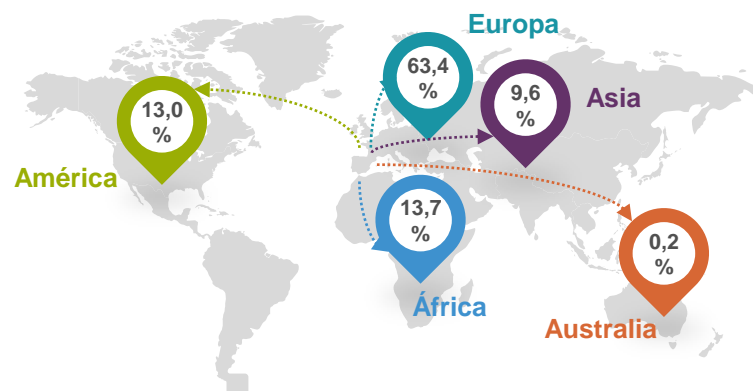
Principales flujos logísticos | Exportaciones

Exportaciones: Reparto modal

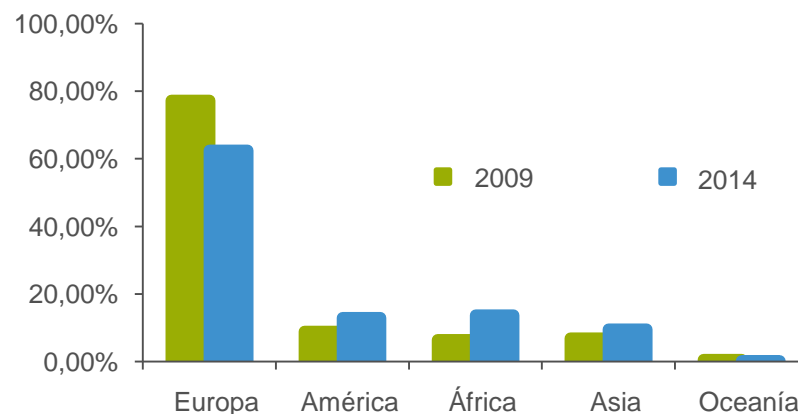
 Carretera (Mill Tm)	 Ferrocarril (Mill Tm)	 Marítimo (Mill Tm)
63,34	1,53	95
38,3%	0,9%	57,3%

Fuente: DATACOMEX 2014

- El **63%** de las exportaciones se realizan a países europeos
- La **mayor variación** en los últimos años en exportaciones españolas ha sido en el continente africano → **2º puesto**
- Las exportaciones a América **han crecido casi un 5%** respecto a 2009



Fuente: DATACOMEX 2014






Fuente: DATACOMEX

2. El transporte y la logística en España

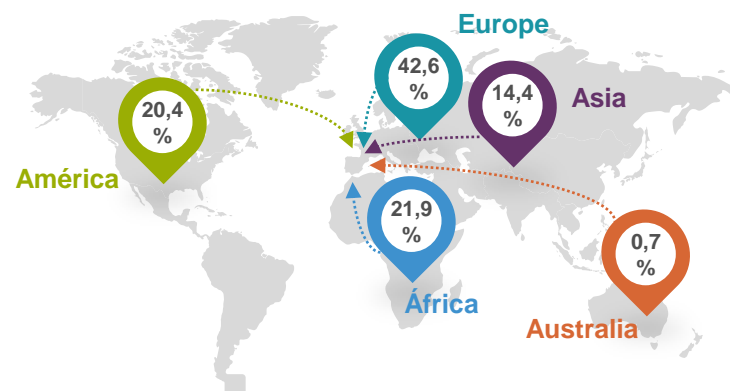
Principales flujos logísticos | Importaciones

Importaciones: Reparto modal

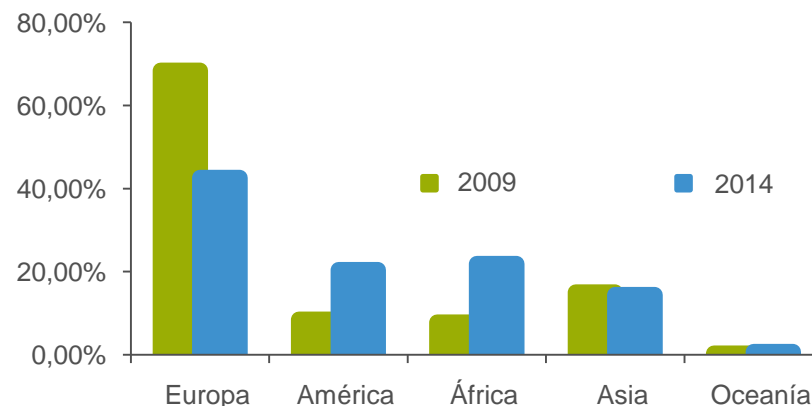
 Carretera (Mill Tm)	 Ferrocarril (Mill Tm)	 Marítimo (Mill Tm)
50,34	0,82	175
20,9%	0,3%	72,6%

Fuente: DATACOMEX 2014

- El **43% de importaciones** se realizan a países europeos
- La **mayor variación** en los últimos años en importaciones españolas ha sido en el continente africano → **2º puesto**
- Las importaciones en América **han crecido**, pasando del 8,5% de las **importaciones en España al 20,4%**



Fuente: DATACOMEX 2014



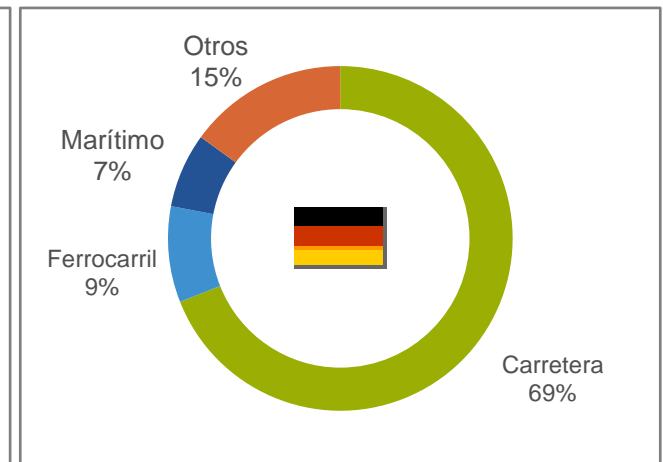
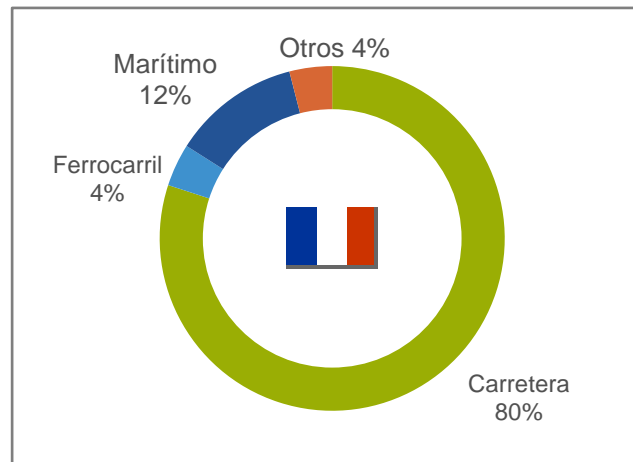
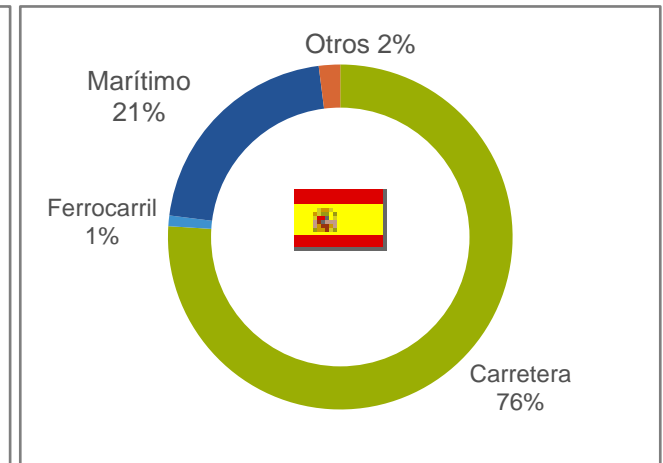
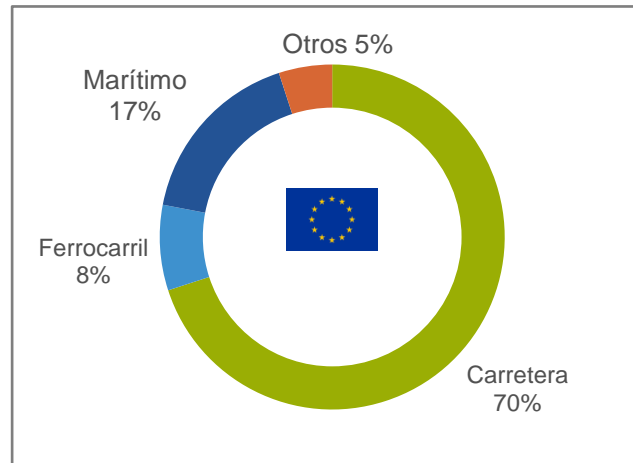
Fuente: DATACOMEX

2. El transporte y la logística en España

Modos de transporte

Analizando los modos utilizados a nivel europeo para el transporte de mercancías, se concluye:

- El modo de transporte más **utilizado en Europa es la carretera**
- El uso del **ferrocarril en España** para transporte de mercancías es **inferior a la de otros países europeos**
- En los gráficos el conjunto de **Otros medios de Transporte** son: aéreo, oleoductos y transporte fluvial





1. Introducción
2. El transporte y la logística en España
- 3. Caracterización de la demanda**
4. Caracterización de la oferta
5. Retos e Iniciativas
6. Conclusiones











3. Caracterización de la demanda

Demanda agregada

Para caracterizar los sectores más representativos, el estudio ha analizado la demanda de transporte y logística de los principales sectores de actividad, elegidos por su importancia en la aportación a la contabilidad nacional:

El análisis de cada sector:

- Incluye actividades de transporte
- Incluye el almacenamiento, la gestión de centros y las manipulaciones
- No incluye los gastos de administración e inventarios

Sector	Descripción	Peso de T&L en precio de venta		
		Transporte 	Centros 	TOTAL
 Consumo / Retail	Incluye, en Consumo, actividades de producción de alimentos y comestibles, bazar y droguería. En Retail, incluye las grandes superficies	4,2%	3,9%	8,1%
 Construcción	Actividades de construcción de edificios y viviendas	4,2%	1,6%	5,8%
 Automoción	Comprende todas aquellas actividades de fabricación de vehículos, repuestos y componentes	2,7%	3,0%	5,7%
 Textil	Producción de tejidos y prendas de vestir	4,5%	2,4%	6,9%
 Farma	Incluye actividades relacionadas con la producción de medicamentos y material sanitario	2,9%	1,8%	4,7%
 Editorial	Producción de libros, incluyendo la industria del papel o artes gráficas, así como la fabricación y distribución de publicaciones periódicas	7,2%	2,1%	9,3%
 Siderurgia	Condensa la producción bruta de acero y laminados	1,5%	0,5%	2%
 High - Tech	Incluye actividades relacionadas con la microinformática y la telefonía móvil	2,5%	1,6%	4,1%
TOTAL		4,0%	2,5%	6,5%

Para todos los sectores, excepto automoción, el transporte tiene un mayor peso en el coste total de T&L que el almacenamiento y la gestión de centros. El transporte y la logística tiene un peso muy importante sobre los costes totales en editorial y en consumo/retail.

3. Caracterización de la demanda

Comercio electrónico



El **comercio electrónico** está teniendo un importante impacto en el transporte y logística de algunos sectores. Destaca el comercio B2C (*business to consumer*), que ya contribuye al 1,56% del PIB nacional.

Evolución de las ventas en e-commerce en España (Mill €)



Fuente: Panel Hogares. ONTSI

El e-commerce ha afectado a cada sector de actividad:



Automoción

Distintas perspectivas de ventas:

- Vehículos
- Repuestos
- Aplicaciones móviles adaptadas a los vehículos



Consumo, Retail, Textil

- Supone un 6,32% de la facturación por e-commerce en España.
- Destacan: Juguetes, calzado, ropa y alimentación



Editorial

El e-commerce ha afectado este sector:

- Venta de libros online
- Venta libros electrónicos



High-tech

- Sector con mayor presencia en e-commerce
- El 69% de compradores online adquirió tecnología en 2014



Farma-sanidad

Gran potencial pero limitado por legislación:

- Productos de parafarmacia
- Medicamentos sin receta



1. Introducción
2. El transporte y la logística en España
3. Caracterización de la demanda
- 4. Caracterización de la oferta**
5. Retos e Iniciativas
6. Conclusiones

4. Caracterización de la oferta



Dimensionamiento

- La información obtenida de las últimas tablas TIO de 2010, ofrece los siguientes resultados:

Millones de €	España	Alemania	Francia	Holanda	Italia	Reino Unido	UE/27
Total logística de mercancías	84.756,9	231.743,7	119.839,8	*	115.501,5	115.982,7	*
Sector logístico mercancías	55.531,5	149.648,7	84.936,5	*	79.208	88.470,6	*
Cadena de subcontratación interna al sector	29.225	82.095	34.903,3	17.390	36.293,5	27.512,1	302.575,9

Fuente: Elaboración propia a partir de Tablas Input-Output 2010; INE y Eurostat

- El volumen de **facturación total** (impuestos incluidos) del sector logístico a cliente final fue de **55.531,5 Millones de €** en 2010, con una facturación interna de 29.225 Millones de €. **Supone el 4,5% PIB español.**
- En España, la subcontratación interna al sector es de las más altas de Europa, siendo del 34,4% sobre la demanda a precios de adquisición. En cambio, por ejemplo, en Francia es del 29,1%, en Reino Unido, de únicamente el 23,7% .



- La **facturación total** del sector logístico a cliente final fue de **43.299 Millones de €** en 2014

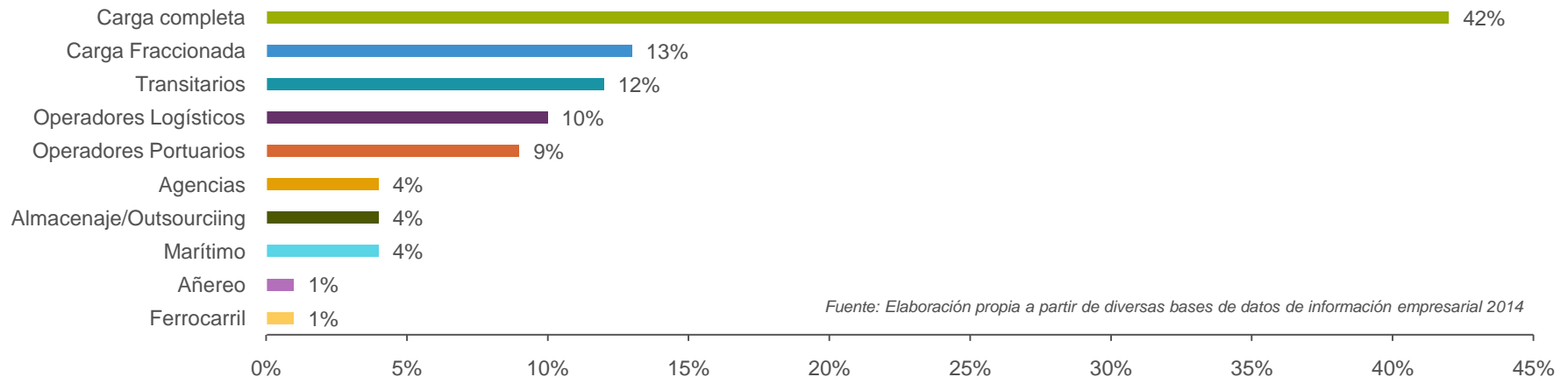
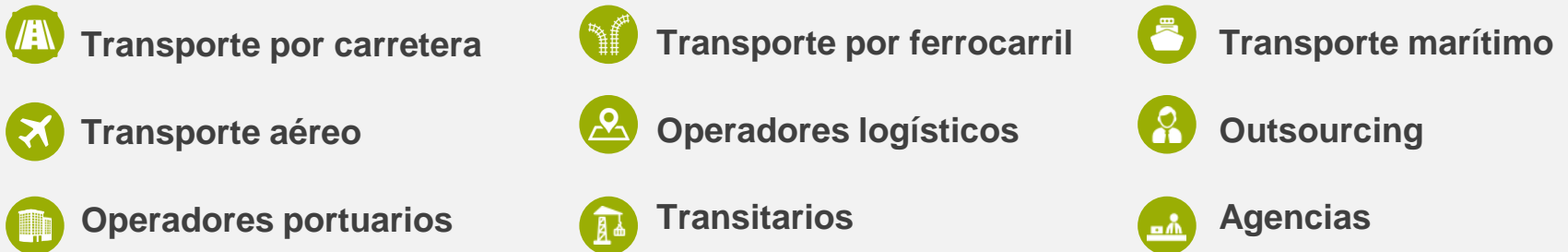
4. Caracterización de la oferta



Segmentación del sector

En el transporte y la logística hay diferentes agentes que pueden intervenir en la cadena de suministro:

Agentes

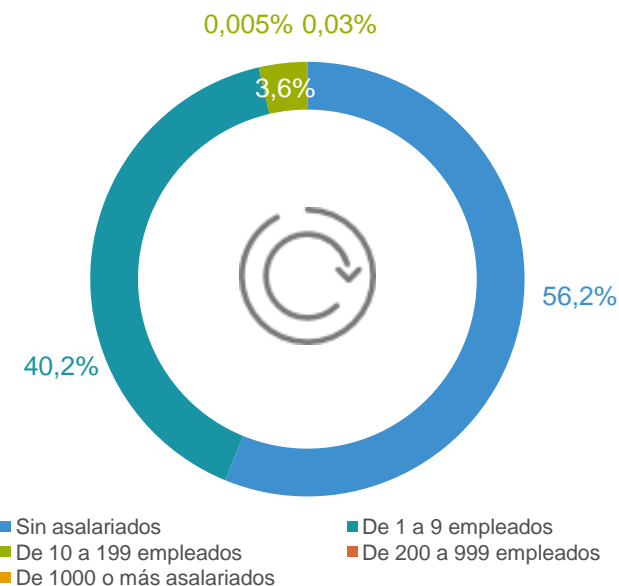
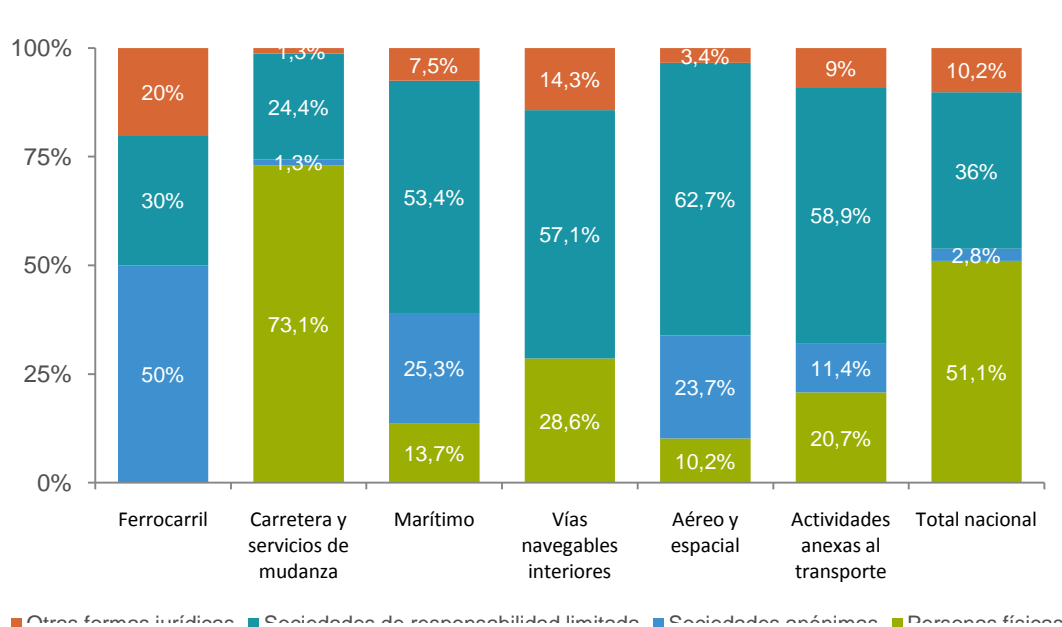


Fuente: Elaboración propia a partir de diversas bases de datos de información empresarial 2014

4. Caracterización de la oferta

Demografía empresarial

El sector T&L está formado por alrededor de **20.401 empresas** (excluyendo personas físicas), de las que casi el **79% son de transporte por carretera**:



Fuente: INE. DIRCE 2015

Características de la demografía empresarial del sector

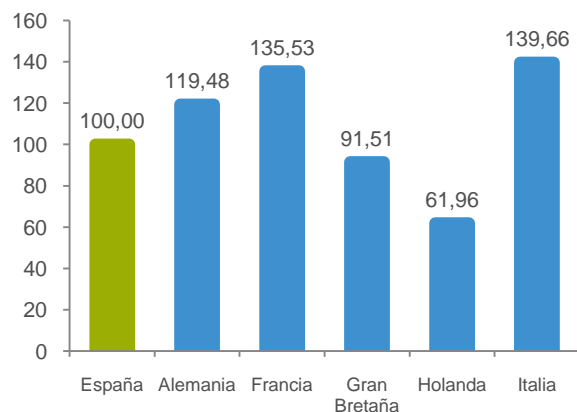
- Elevado volumen de personas físicas y empresas pequeñas (superior al 70% en tte. por carretera) con facturación media-baja
- Alta dispersión geográfica
- Reducido número de empresas con importante representación en el sector por volumen de facturación

4. Caracterización de la oferta

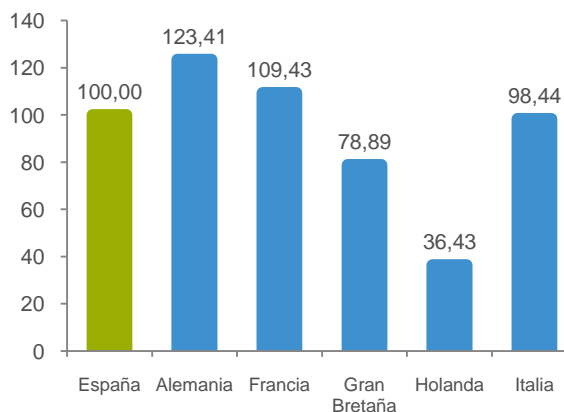
Comparativa con Europa

La comparativa a nivel europeo del **transporte de mercancía por carretera** permite extraer las siguientes conclusiones:

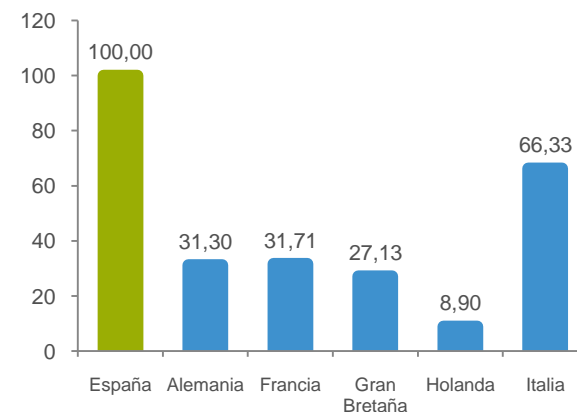
Tamaño del mercado



Número de empleados



Número de empresas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Eurostat, EU transport in figures 2015. Base: España=100.

España, a pesar de tener un **volumen de mercado inferior** al de países similares de la Unión Europea, presenta un **número de empresas de transporte por carretera muy superior**. Se aprecia la complejidad del mercado español, marcado por la **fragmentación empresarial** y la **falta de coordinación**.

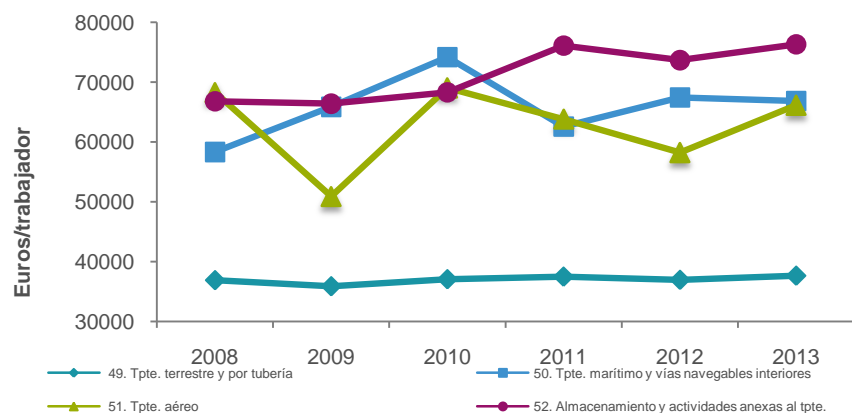
4. Caracterización de la oferta

Otras cifras sectoriales

Mercado de trabajo

- Existen **844.400 personas activas** en el sector T&L
- La **tasa de ocupación es superior al 93,5%**, frente a la tasa a nivel nacional del 79%
- El **porcentaje de asalariados es ligeramente inferior a la media nacional**, debido a que el número de trabajadores por cuenta propia es muy elevado en el transporte por carretera

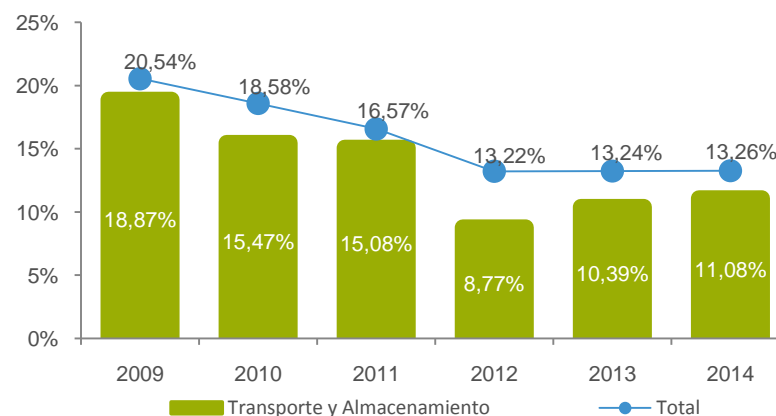
Productividad por Trabajador



Fuente: INE. Encuesta Anual de Servicios 2013

La productividad en el transporte terrestre es sensiblemente inferior a la obtenida en los otros modos de transporte.

Innovación



Fuente: INE. Encuesta sobre Innovación en las empresas 2014.

La caída en innovación ha sido importante en el sector, reduciéndose el número de empresas innovadoras, y el porcentaje de su cifra de negocio dedicado a innovación.

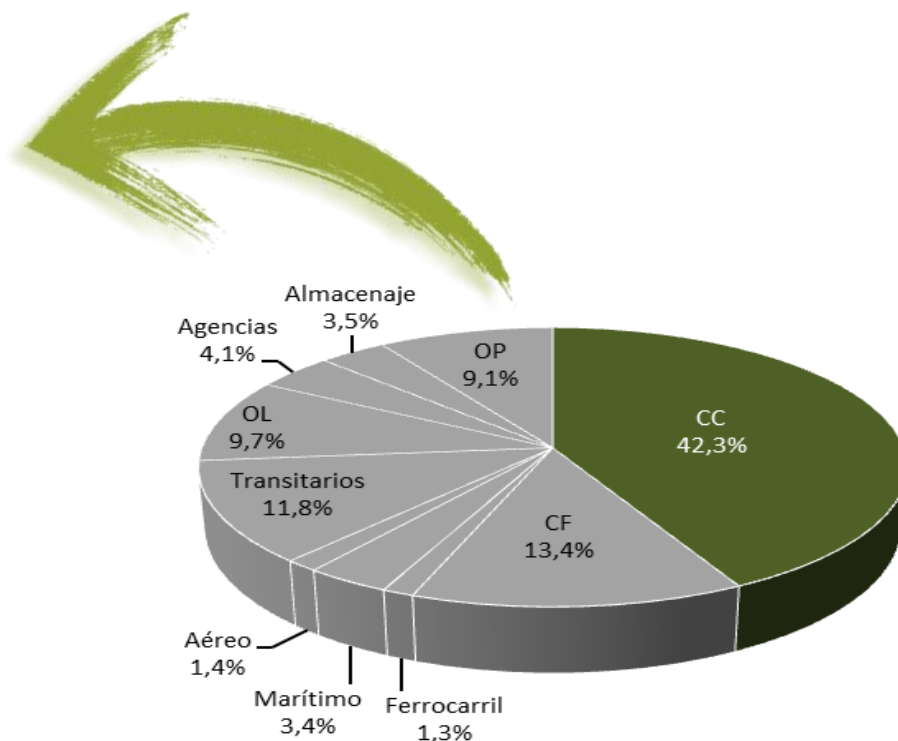
4. Caracterización de la oferta

Full Truck Load, FTL

La principal característica de este subsector es el elevado número de compañías y autónomos en comparación con el resto de Europa. Reducido número de empresas de gran tamaño, con peso importante en el sector, tanto de forma directa como indirecta (a través de la subcontratación de autónomos y empresas de pequeño tamaño).

Nº empresas	15.204
Facturación	20.773 M€
Características Principales	<ul style="list-style-type: none">• Dificultades con la gestión de la estacionalidad• Dificultad de gestión de los retornos vacíos• Alta especialización en los sectores de actividad

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

4. Caracterización de la oferta

Full Truck Load, FTL

El sector más demandante de los servicios de FTL es el sector consumo y retail, seguido de lejos por el sector automoción

Ranking Full Truck Load, FTL 2014 (Miles de Euros)

GEFCO ESPAÑA SA
XPO Logistics
PRIMAFRIO SL
COMPAÑIA LOGISTICA ACOTRAL SA
TRANS SESE SL
TRANSPORTES J CARRION SOCIEDAD ANONIMA
LOGINTEGRAL 2000 SA
GEODIS BOURGEY MONTREUIL IBERICA SA.
TRANSPORTES AGUSTIN FUENTES E HIJOS SL
MARCOTRAN TRANSPORTES INTERNACIONALES SL
2.151.139

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

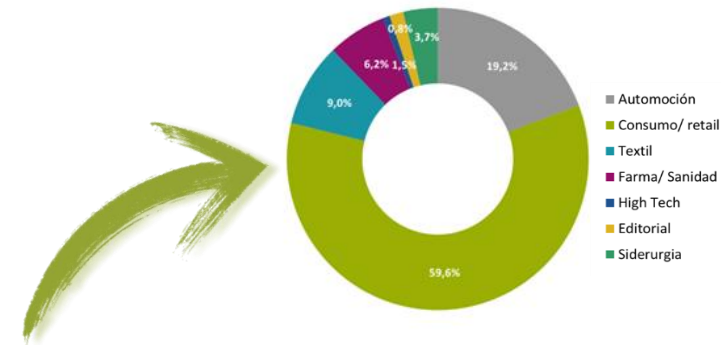
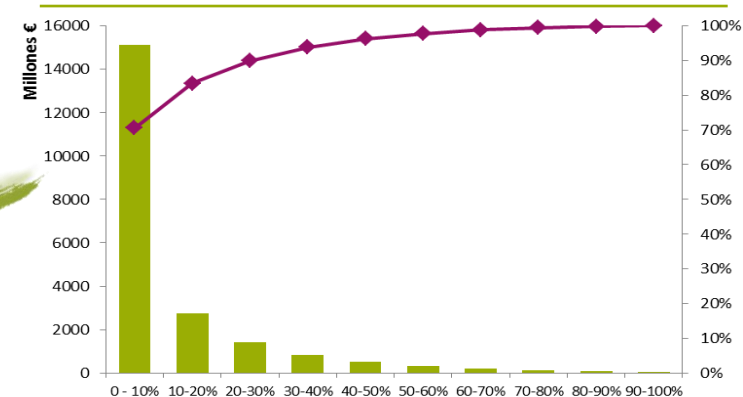


Diagrama de Pareto



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

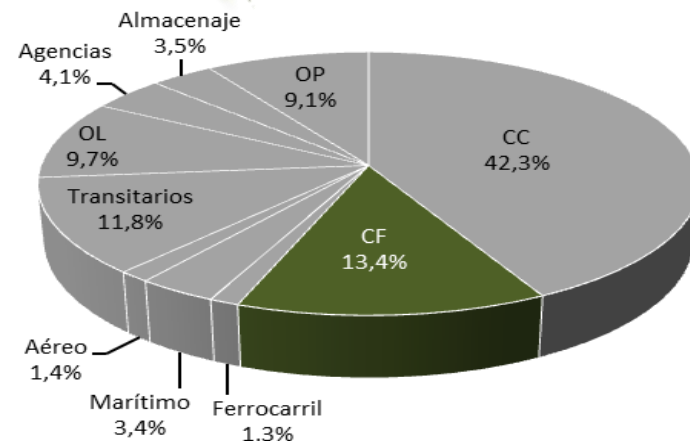
4. Caracterización de la oferta

Less than Truckload, LTL

Se entiende por empresas de LTL aquellas que se dedican al transporte de cargas con carácter fragmentario y que conllevan al transportista actividades como la manipulación, agrupamiento, clasificación o embalaje. Son empresas principalmente de ámbito nacional, con mucha actividad en el transporte urgente de mercancías. Para facilitar este estudio se han considerado como empresas de LTL aquellas que se dedican principalmente a dicha actividad, como son empresas de entregas urgentes y paquetería.

Nº empresas	849
Facturación	6.560 M€
Características Principales	<ul style="list-style-type: none">En ocasiones dificultades para lograr la carga completa de los vehículosSector dominado por grandes empresas
Segmentación Compañías	<ol style="list-style-type: none">Empresas de carga industrial (> 30-50kg/paquete) y normalmente paletizadaPaquetería (urgente en la mayoría de los casos)Sobres y documentación

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

4. Caracterización de la oferta



Less than Truckload, LTL

El sector más demandante de los servicios de LTL es el sector consumo y retail, seguido del sector farmacéutico, en el cual existen importantes exigencias en cuanto a los tiempos de entrega.

Ranking Less Than Truck Load, LTL 2014 (Miles de Euros)

DHL EXPRESS

Grupo MRW

Grupo SEUR

GRUPO AZKAR

CORREOS (CORREOS CF + CORREOS EXPRESS)

LOGISTA CF (NACEX + INTEGRA 2)

UNITED PARCER SERVICE ESPAÑA LDT Y

COMPAÑÍA SRC (UPS)

DB SCHENKER SPAIN TIR (CF)

TIPSA

GRUPO TNT

3.785.079

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

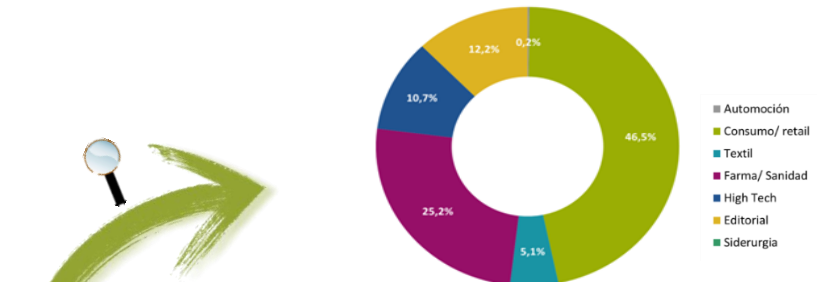
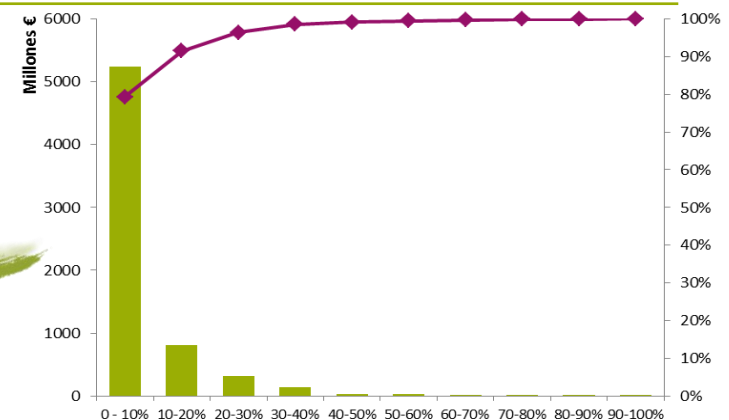


Diagrama de Pareto



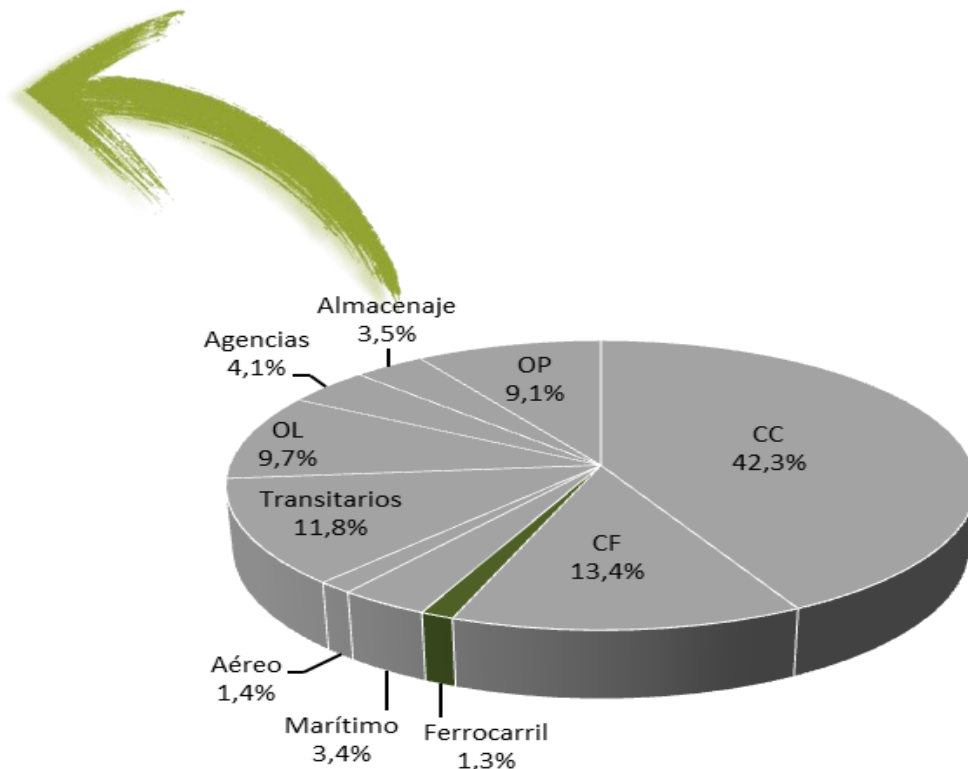
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

4. Caracterización de la oferta

Ferrocarril

Nuestro país destaca por una elevada cantidad de infraestructuras ferroviarias, a pesar de ello el transporte por ferrocarril representa únicamente un 1,3 % del total del transporte de mercancías.

Nº empresas	29
Facturación	624 M€
Características Principales	<ul style="list-style-type: none">El sector de la automoción es el principal sector que utiliza el ferrocarril como medio de transporte, con una tasa cercana al 68%.Los sectores high tech, editorial, farmacia y textil presentan un uso muy reducido de este modo de transporte
Clasificación Interna	<ol style="list-style-type: none">Destacan compañías como RENFE, Deutsche Bahn o SNFC, herederas del antiguo monopolio del transporte ferroviario en los distintos países europeosNuevas empresas con una presencia muy pequeña en el mercado que provienen de sectores próximos como las compañías de infraestructura ferroviaria, cargadores, etc.



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

4. Caracterización de la oferta

Ferrocarril

En nuestro país el transporte ferroviario está muy concentrado alrededor de las grandes compañías públicas ferroviarias, con escasa participación del sector privado

Ranking Transporte Ferrocarril 2014 (Miles de Euros)

RENFE MERCANCIAS SA.

TRANSPORTES FERROVIARIOS ESPECIALES, SA
TRANSFESA

COMSA RAIL TRANSPORT SA

CONTINENTAL RAIL SA

RAILSIDER MEDITERRANEO SA.

TRANSPORTES MIXTOS ESPECIALES SA

POOL IBERICO FERROVIARIO AIE

IBERCARGO RAIL SA

CONSTRURAIL SA

SOCIEDAD IBERICA DE TRANSPORTE
INTERMODAL COMBIBERIA, SA

604.196,4

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

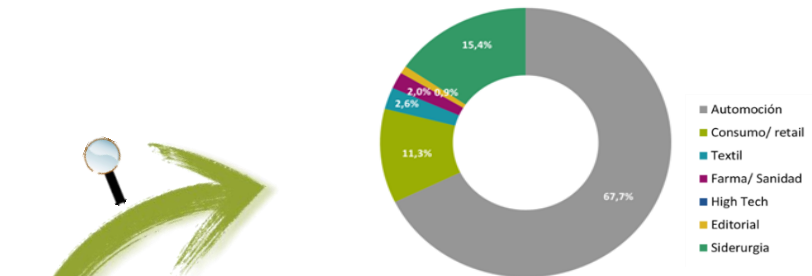
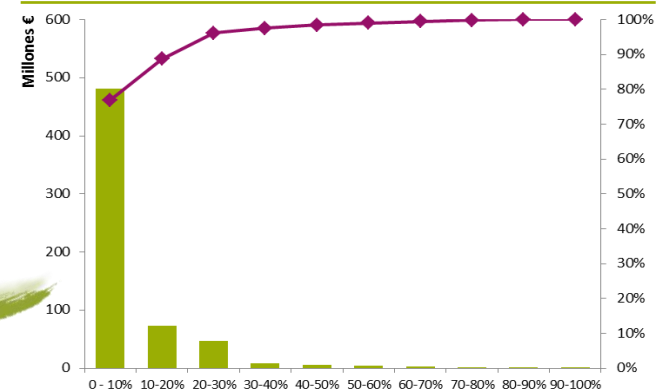


Diagrama de Pareto



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

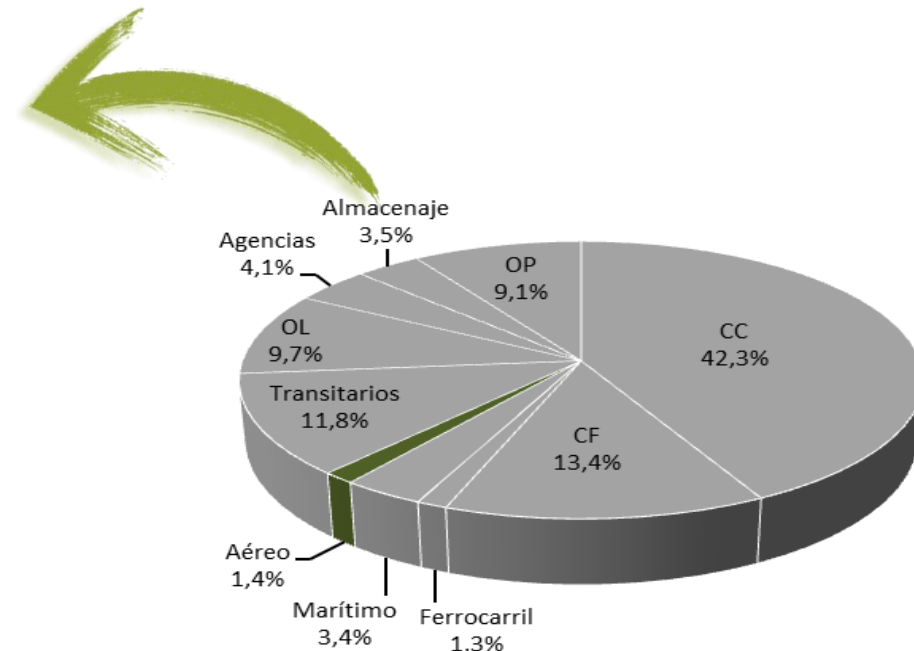
4. Caracterización de la oferta

Aéreo

En el sector del transporte aéreo existen ciertos factores que producen una gran influencia como son el coste de los carburantes y el equilibrio necesario entre la urgencia de una entrega y su precio

Nº empresas	60
Facturación	666 M€
Características Principales	<ul style="list-style-type: none">Los aeropuertos españoles ejercen la función de intercambiador multimodal
Clasificación Interna	<ol style="list-style-type: none">Empresas dedicadas específicamente a la carga aérea como, por ejemplo, los grandes couriers globales o las empresas especializadas en rutas muy particularesCompañías cuya actividad fundamental es el transporte de pasajeros, pero que realizan transporte de mercancía urgente en sus bodegas.

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

4. Caracterización de la oferta

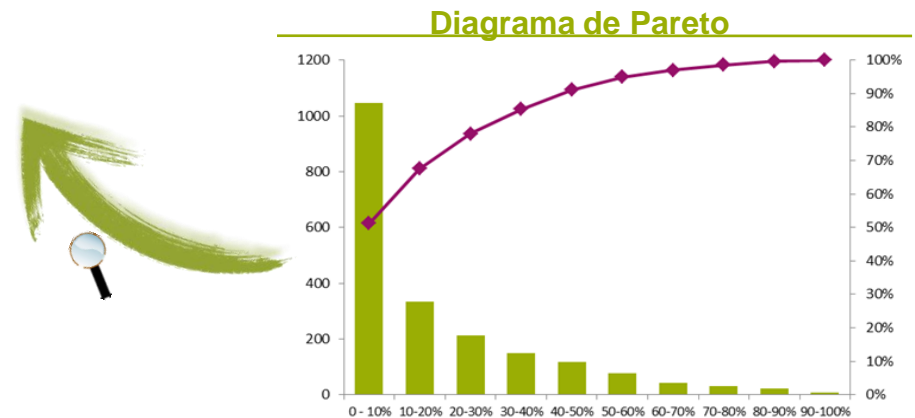
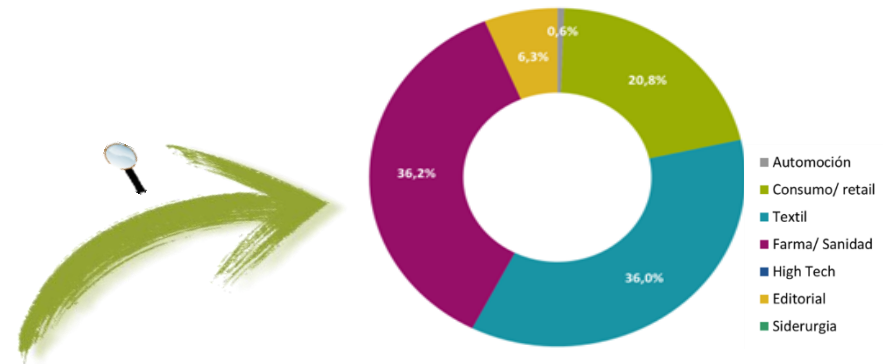
Aéreo

En cuanto al transporte aéreo, desde el punto de vista de la demanda destacan los sectores farma/sanidad, consumo/retail y textil, que representan más del 90% del volumen de este modo de transporte

Ranking Transporte Aéreo 2014 (Miles de Euros)

Iberia
EAT
Emirates
Qatar Airlines
Swiftair
Air Europe
UPS
Korean Air Lines
Turkish Airlines
American Airlines
591.255

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

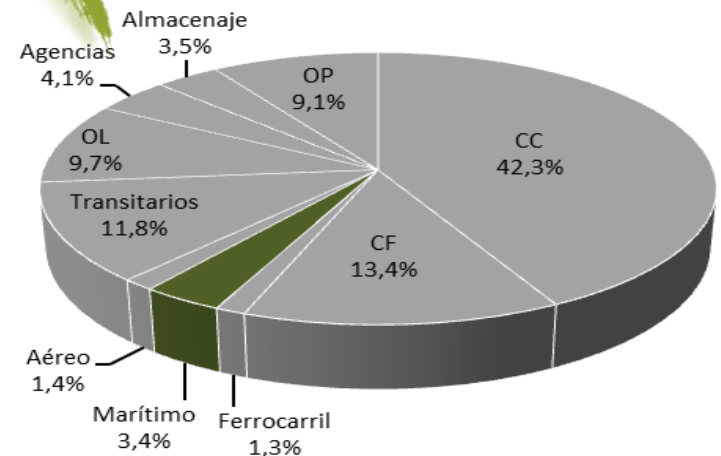
4. Caracterización de la oferta

Marítimo

La industria naval española ha marcado el camino seguido por las empresas de transporte marítimo activas en España, cuya evolución ha sido paralela durante los últimos años

Nº empresas	135
Facturación	1.687 M€
Características Principales	<ul style="list-style-type: none">Destaca la demanda del sector consumo y retail, que representa cerca de la mitad de las transacciones de este modo de transporte

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

4. Caracterización de la oferta

Marítimo

El transporte marítimo es especialmente relevante en el sector consumo y retail, suponiendo cerca de la mitad de las transacciones de este modo de transporte

Ranking Empresas Navieras 2014 (Miles de Euros)

GRUPO BOLUDA

GRUPO SUARDIAZ

NAVIERA ELCANO

GRUPO TRANSCOMA

TEEKAY

BALEARIA EUROLINEAS MARITIMAS SA

TRASMEDITERRANEA CARGO SOCIEDAD ANONIMA

ARKAS SPAIN SA

W E C LINES ESPAÑA SL

FRS IBERIA SL

1.079.954

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

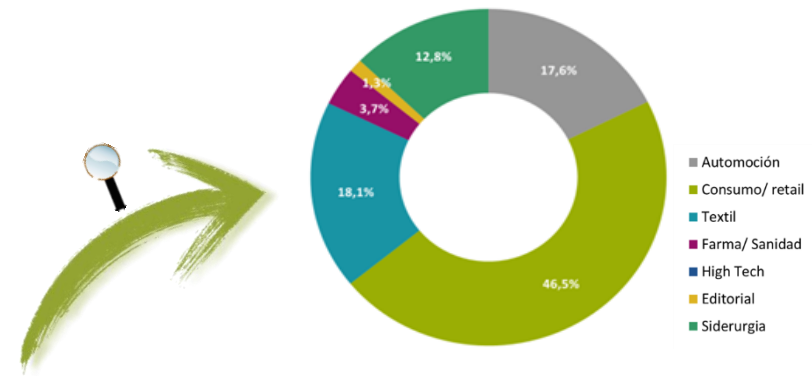
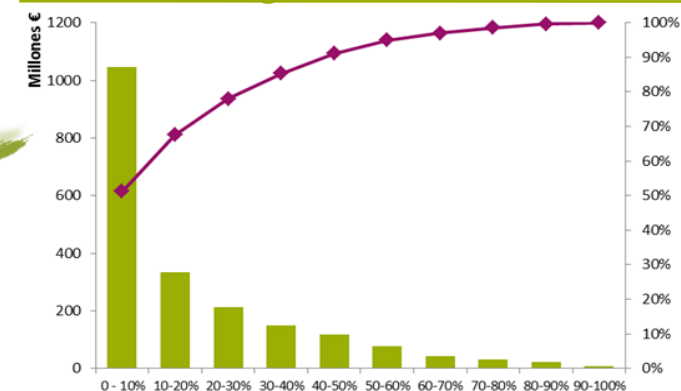


Diagrama de Pareto



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

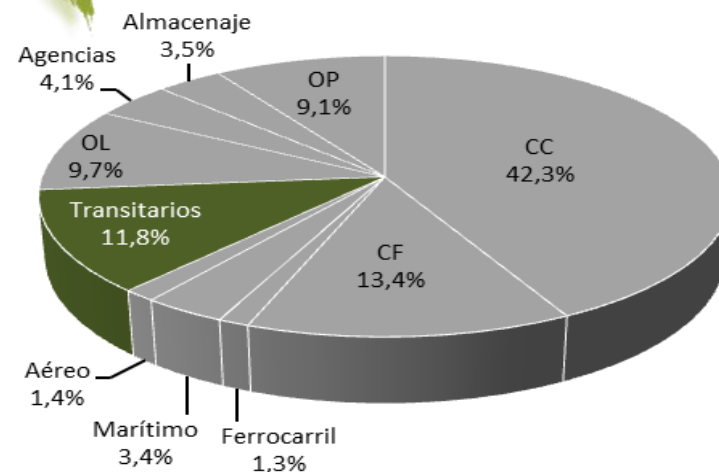
4. Caracterización de la oferta

Transitarios

El sector de los transitarios se ha visto profundamente afectado en los últimos años por la creciente tendencia de los grandes clientes a contratar directamente los servicios con las compañías de transporte, eliminando así los intermediarios.

Nº empresas	898
Facturación	5.806 M€
Características Principales	<ul style="list-style-type: none">• Aumento de la flexibilidad de los servicios• Muy influenciado por la actividad económica española
Clasificación Interna	<ol style="list-style-type: none">1. Grupos multinacionales de gran tamaño que son capaces de ofrecer un gran abanico de servicios de forma global2. Empresas locales con un alto grado de especialización en un determinado marco de actividad

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

4. Caracterización de la oferta

Transitarios

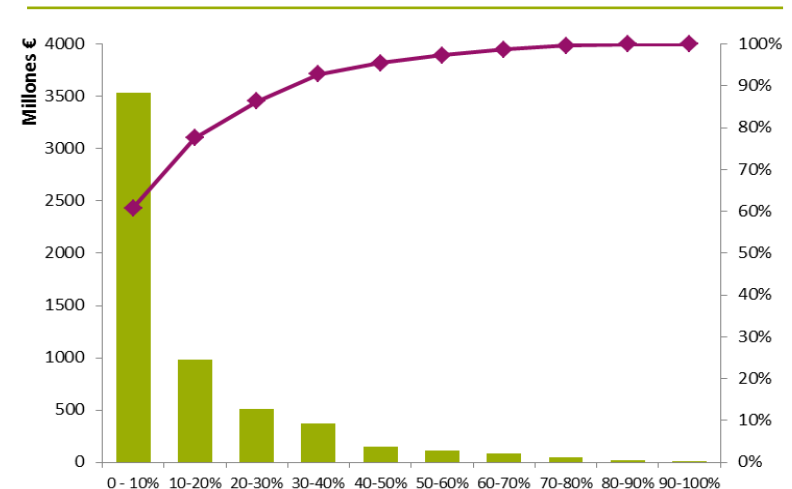
A continuación pueden observarse las empresas transitarías más importantes en el panorama nacional

Ranking Transitarios 2014 (Miles de Euros)



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

Diagrama de Pareto



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

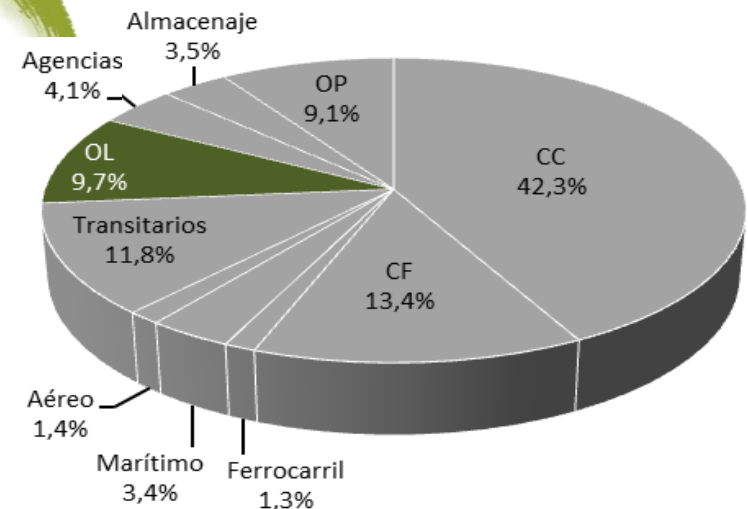
4. Caracterización de la oferta

Operadores Logísticos

La tendencia general de las empresas hacia lo que se conoce como el Business Process Outsourcing (BPO), es decir, la externalización de los procesos de negocio no estratégicos, ha sido una de las principales causas de la aparición de los operadores logísticos.

Nº empresas	647
Facturación	4.744 M€
Clasificación interna	<ul style="list-style-type: none">• Grandes multinacionales• Empresas de ámbito local• Divisiones de grandes grupos empresariales• Pequeñas empresas sectoriales

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

4. Caracterización de la oferta



Operadores Logísticos

Las empresas pertenecientes al mercado de operador logístico han evolucionado desde su origen como empresas dedicadas al transporte o al almacenaje, hasta convertirse en operadores que ofrecen servicios de logística global (3PL y 4PL).

Ranking Operadores Logísticos 2014 (Miles de Euros)

COMPAÑÍA DE DISTRIBUCION INTEGRAL
LOGISTA SA (LOGISTA)

DHL Exel Supply Chain SL

CONWAY THE CONVENIENCE COMPANY

HAVI LOGISTICS (OL)

LOGITERS LOGISTICA SA (FCC LOGISTICA)

CHEP

STEF-TFE Iberica

ZARA LOGISTICA (ZARA + ZARA HOME)

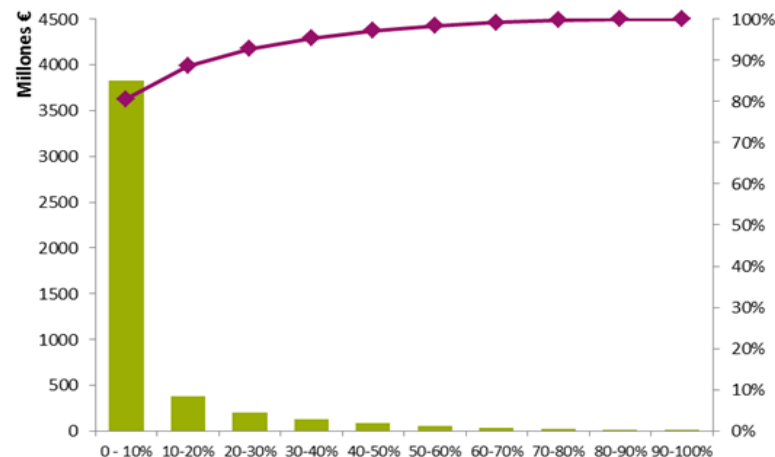
SALVESEN LOGISTICA

EURO POOL SYSTEM ESPANA

2.671.012



Diagrama de Pareto



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

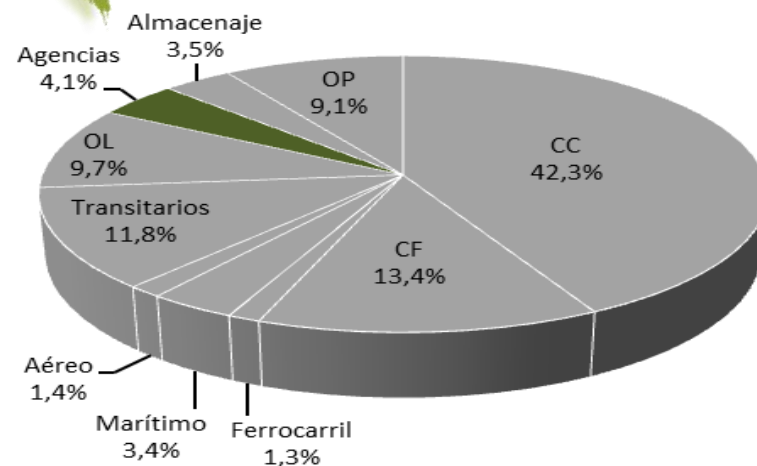
4. Caracterización de la oferta

Agencias

La actividad principal de las agencias de transporte consiste en actuar como intermediarias entre los transportistas y los cargadores.

Nº empresas	1.328
Facturación	2.037 M€
Características Principales	<ul style="list-style-type: none">Aumento de la flexibilidad de los servicios
Clasificación Interna	<ol style="list-style-type: none">Agencias de transporte puras, que únicamente se dedican a ejercer como intermediarios y tienen ningún otro negocio logístico.Agencias a las que las empresas logísticas o de transporte subcontratan parte de su capacidad.

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

4. Caracterización de la oferta

Agencias

Alguna de las ventajas que supone la existencia de las agencias de transporte es, por ejemplo, que hacen posible que una empresa pequeña de transporte acceda a los grandes cargadores, dotando así de flexibilidad al sector. Es por ello que se les considera *market makers*, esto es, dinamizadores del mercado de transporte en España.

Ranking Agencias 2014 (Miles de Euros)

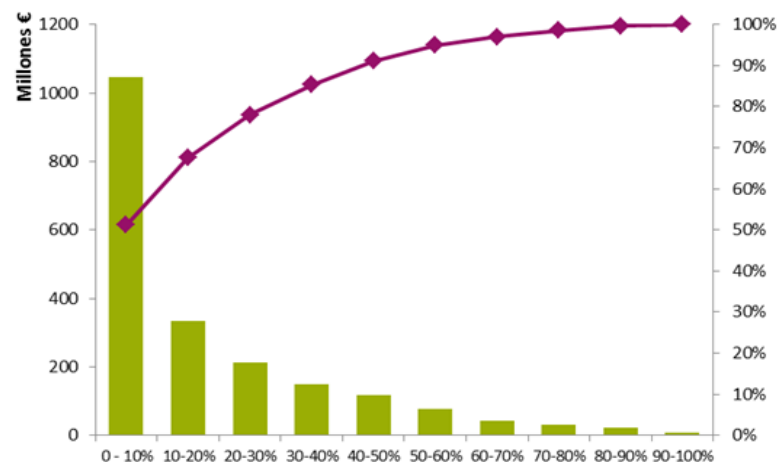
DHL FREIGHT (Agencia)
GRUPO TRANSONUBA S L
TRANSPORTES CAMPILLO SA
TRANSPORTES INSAUSTI SA
TRANSPORTES ALFONSO ZAMORANO SL
TOQUERO EXPRESS SA
CAR VOLUM SL
TRANSORDIZIA S.L.
COMERCIAL VIROSCUE SL
TRANSPORTES PENADES E HIJOS SL

303.674

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI



Diagrama de Pareto



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

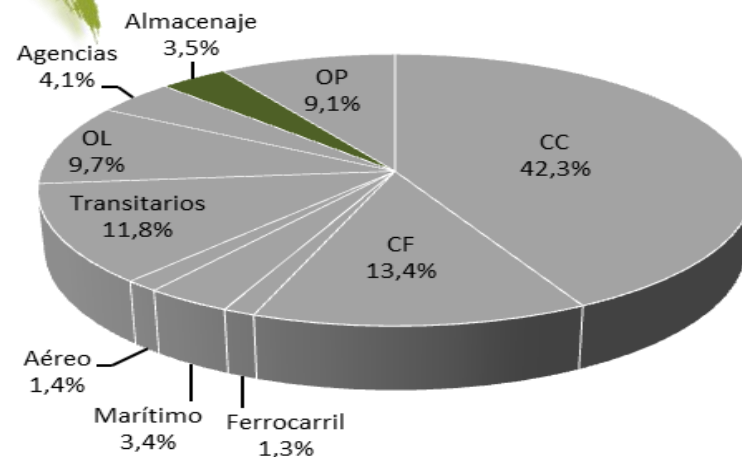
4. Caracterización de la oferta

Almacenaje/Outsourcing

Dentro de este grupo de empresas de almacenaje y outsourcing se encuadran todas aquellas cuya actividad está orientada a prestar servicios a empresas del sector del transporte y la logística, tanto de almacenamiento como cualquier servicio que se encuentre dentro de la cadena de valor del proceso.

Nº empresas	762
Facturación	1.697 M€
Ejemplos de Actividades	<ul style="list-style-type: none">• Paletización y/o embalaje• Etiquetado• Gestión de distribución• Ubicación y control de stocks o los procesos de cross-docking

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

4. Caracterización de la oferta

Almacenaje/Outsourcing

Se representan a continuación las diez empresas de almacenaje y outsourcing más importantes que operan en nuestro país:

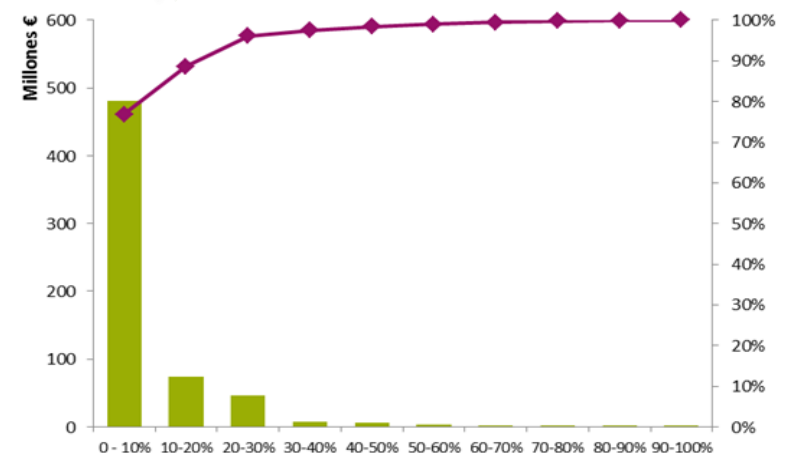
Ranking Almacenaje/Outsourcing 2014 (Miles de Euros)

EXTEL CONTACT CENTER SA
CTC EXTERNALIZACION
DISA GESTION LOGISTICA SA
TRACE LOGISTICS SA
FM LOGISTIC IBERICA S.L.U
LOGISTA PHARMA SA.
TERMINALES QUIMICOS SA
DECAL ESPAÑA SA
AMAZON SPAIN FULFILLMENT SL.
TERMINALES CANARIOS SL

379.828

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI

Diagrama de Pareto



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos SABI



1. Introducción
2. El transporte y la logística en España
3. Caracterización de la demanda
4. Caracterización de la oferta
- 5. Retos e Iniciativas**
6. Conclusiones

5. Retos e Iniciativas

Adecuación de tiempos y condiciones de entrega a necesidades del cliente



El 17%¹ de casos de pérdida de un cliente son por entregas deficientes, y la baja flexibilidad en horarios y lugares de entrega del pedido

- Reprogramación dinámica de horarios y lugares de entrega.
- Dispositivos de entrega de proximidad
- Almacenes intermedios
- Empleo de drones de reparto en circunstancias especiales que así lo permitan

Impulso en sostenibilidad ambiental de la logística y el transporte



El transporte tiene una contribución negativa en la generación de emisiones contaminantes

- Modificación al alza del límite de peso bruto y longitud máx. por camión
- Fomento de modos de transporte menos contaminantes y combustibles limpios
- Ecodiseño de cadenas logísticas
- Distribución urbana sostenible

Adaptación a las nuevas tendencias del e-commerce



El e-commerce presenta un crecimiento en torno al 20%² anual y demanda cada vez mayores exigencias al T&L

- Omnicanalidad
- Velocidad y agilidad del servicio.
- Optimización del transporte de “última milla”
- Evolución hacia la e-logística

¹ I Estudio Anual eCommerce IAB

² European B2C E-commerce report 2015

5. Retos e Iniciativas

Armonización normativa que evite la fragmentación de mercados



4

El sector del transporte sufre la falta de homogeneidad de normativas a diferentes niveles administrativos

- Armonización de la normativa europea de transporte → Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)
- Unificación normativa del sector logístico, sin dependencias de competencias locales
- Eliminación de desventajas competitivas derivadas de diferencias normativas
- Homogeneización de pesos y medidas

Impulso de la intermodalidad

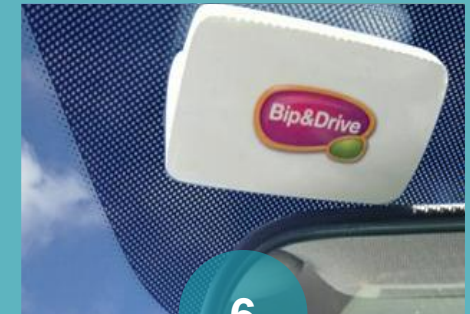


5

Es necesaria una correcta coordinación y planificación del transporte intermodal para evitar sobrecostes por ineficiencias entre modos

- Red Transeuropea de Transporte
- Plan Marco Polo II
- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
- Impulso de proyectos que faciliten la intermodalidad (Bureau International du Container – BIC, Rolling Highways - movimiento de camiones mediante el ferrocarril, etc.)

Reducción de perjuicios derivados del transporte



6

Mitigación de los efectos negativos para el bienestar de los ciudadanos (congestión, ruidos, contaminación, etc.)

- Avances tecnológicos aplicados a la mejora del bienestar y la calidad de vida de las personas
- Definición flexible, ordenada y responsable de horarios de reparto
- Monitorización de niveles de agentes que reduzcan la calidad de vida

Impulso de la flexibilidad

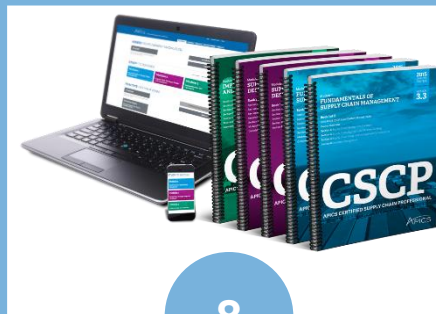


7

La flexibilidad en la gestión de horarios y recursos es un aspecto clave en la optimización del transporte y la logística

- Flexibilidad del mercado laboral y condiciones de contratación de personal
- Horarios en centros de trabajo
- Amplitud horaria para transporte y reparto de mercancías

Importancia de la formación de personal cualificado en el sector logístico



8

El sector del transporte y la logística presenta oportunidades de mejora en la formación de sus profesionales

- Certificados de profesionalidad
- Establecimiento de organismos referentes en formación sectorial
- Desarrollo de mapas formativos específicos de transporte y logística
- Formación en las nuevas tecnologías, normas y procedimientos
- Implantación de Certified Supply Chain Professional

Conexión entre eslabones de la cadena de suministro



9

Es deseable la adecuada coordinación de todas las partes implicadas en la cadena de suministro

- Evolución hacia el operador logístico integral
- Colaboración externa entre agentes involucrados en las cadenas
- Potenciar la cadena de suministro global
➔ Proyecto ALICE (2050)

Digitalización de la logística



10

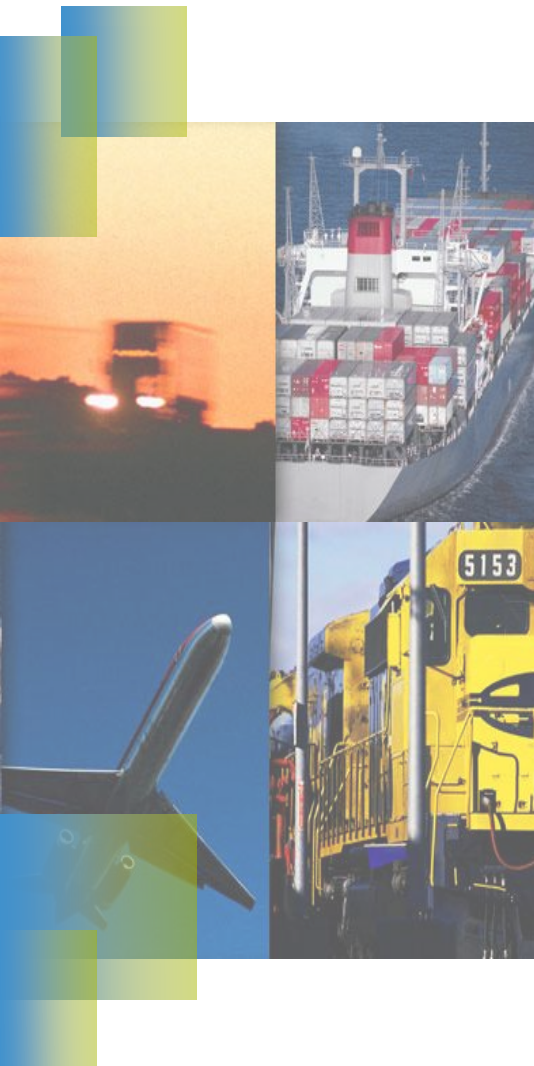
Control de la cadena de suministro y manejo de los datos para aumentar la velocidad de reacción, la seguridad de la cadena y la eficiencia de la misma

- Empleo de sistemas de geoposicionamiento de mercancía y sensores para el adecuado mantenimiento de la misma (temperatura, ventilación, posición, etc.)
- Uso de etiquetas codificadas y hologramas
- IoT como herramienta para generar mayor anticipación y corregir posibles discrepancias, problemas o averías.
- Robótica Colaborativa, tanto en embalaje y transporte de mercancías como en picking.



1. Introducción
2. El transporte y la logística en España
3. Caracterización de la demanda
4. Caracterización de la oferta
5. Retos e Iniciativas
- 6. Conclusiones**

6. Conclusiones



El sector del transporte y la logística en España facturó en el año 2014 un total de **43.299 M€**, representando el **4,5% del PIB**



España cuenta con más de 166.000 kilómetros de carreteras, siendo la **red de transporte más utilizada en nuestro país** y la **de mayor capacidad en Europa**



Un aspecto clave y diferenciador de este sector en España es la **subcontratación** interna al sector, convirtiéndose en una de las más altas de Europa



La complejidad de las cadenas de suministro viene marcada por variables como el tipo de producto, volumen o situación geográfica. Como consecuencia, el transporte es un sector que debe **adaptarse a las condiciones del sector demandante**



La actual revolución tecnológica está dando lugar a la aparición de nuevos canales de compra y a la modificación de las expectativas del cliente, con exigencias cada vez mayores. En este contexto, cobran especial relevancia los efectos del **e-commerce** sobre el transporte

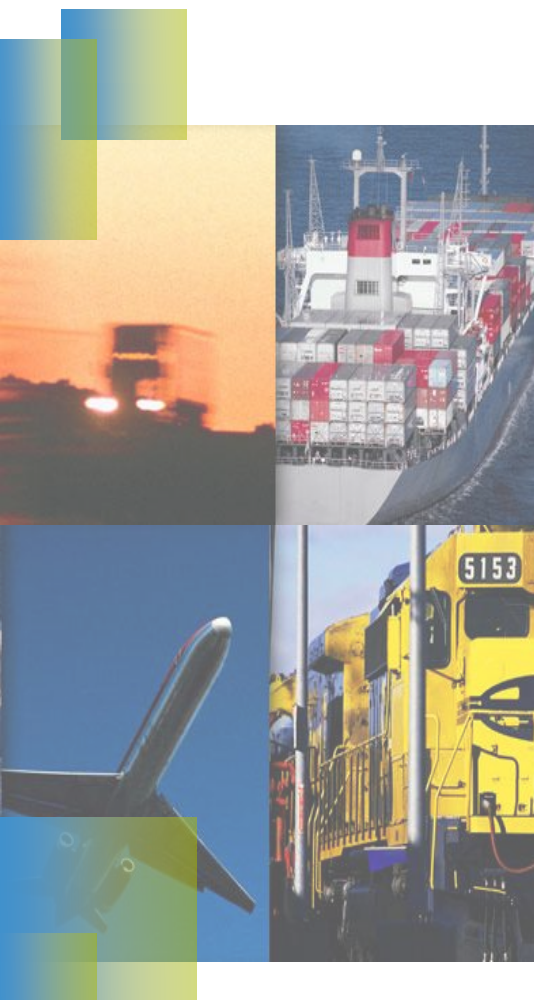


Desde las diferentes instituciones públicas se están llevando a cabo diferentes planes y medidas cuyo objetivo es el impulso de la **intermodalidad**, con el objetivo de obtener cadenas de suministro más eficientes

6. Conclusiones



an NTT DATA Company



Tanto desde la oferta como desde la demanda se está propiciando el impulso de **nuevas tecnologías asociadas al transporte y la logística**, como la incorporación de herramientas informáticas especializadas, sensores, robótica...



En el caso del transporte por carretera destaca la presencia de un **reducido número de empresas de gran tamaño que actúan como impulsores**, prestando servicios propios y subcontratando al elevadísimo número de pequeñas empresas y autónomos que operan en este subsector. Otros subsectores como el marítimo, el aéreo o el ferroviario se encuentran copados por empresas de gran tamaño.



El sector del transporte y la logística se enfrenta a **importantes retos en los próximos años**, de entre lo que destacan la adaptación a las nuevas tendencias del comercio y a las necesidades del cliente, el impulso de la flexibilidad laboral y de horarios, la armonización normativa o el fomento de la intermodalidad.



an **NTT DATA** Company

everis.com

Consulting, IT & Outsourcing Professional Services