

La importancia del transporte marítimo en la industria de la automoción

Autores: Oscar López del Corral-Matías, Alfonso López-Díaz, Andrés Ortega-Piris, Fernando Blanco-Silva, Rodrigo Fernández-Sánchez

INTRODUCCIÓN

En el actual entorno industrial, el sector de la automoción es, actualmente, uno de los más competitivos. Hay diferentes elementos que componen el coste final del vehículo, como son la compra de piezas a proveedores, el coste de fabricación, costes de desarrollo, *marketing* y publicidad, etc.

Es evidente, que otro factor de coste importante es el coste logístico, derivado tanto del transporte de piezas y componentes a la planta de fabricación – lo que se conoce con el término de logística *inbound*–, como el derivado del movimiento de vehículos terminados desde la planta a los distintos puntos de venta –denominada logística *outbound*. Todo esto viene a representar aproximadamente un 7% del coste total del vehículo.

Este coste es aún más importante hoy en día, debido al actual fenómeno de globalización, al que no escapan los fabricantes de vehículos, ya que muchos de los componentes se reciben de los llamados países LCC (*Low Cost Countries*) como China, India, Tailandia, etc. y los vehículos se pueden exportar desde el punto de fabricación a cualquier lugar del globo, pasándose así de un modelo logístico más local a uno más global.

EL PAPEL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN LA COMPETITIVIDAD

En este marco, la logística, y en concreto el transporte marítimo, juega

un papel fundamental en la mejora de la competitividad. Hace unos años, era muy difícil pensar que un fabricante ubicado en Europa, se plantease la posibilidad de traer piezas desde puntos tan alejados como los mencionados anteriormente, pues los costes de transporte eran muy superiores al ahorro en los costes de fabricación que se podían obtener. Ha sido en los últimos años, con el auge y la mejora de competitividad experimentada por el transporte marítimo cuando los fabricantes se han planteado esta posibilidad, que hoy en día es ya una realidad.

LOS COSTES LOGÍSTICOS

Hoy en día, las plantas de producción en España fabrican para todo el mercado Europeo, por lo que los vehículos terminados deben ser distribuidos desde el punto de producción al punto de consumo.

En la siguiente tabla podemos ver el coste de transporte por unidad que tendría un vehículo fabricado en una planta localizada geográficamente en el interior de la península, en función del lugar de destino, para los principales

mercados en los que se comercializan dichos vehículos. En ella figura por separado el coste de transporte por carretera y el coste de transporte marítimo.

El coste de transporte por carretera, incluye el coste de transporte desde fábrica al puerto de origen más un coste medio de distribución desde el puerto en el país destino a los distintos puntos de venta en dicho país. Así mismo, en el coste del transporte marítimo ya se encuentran incluidos otros costes asociados a este tipo de transporte como tasas portuarias, almacenamientos en campas de distribución, seguros, etc.

Observando los valores que figuran en la tabla se puede comprobar claramente que el coste del transporte marítimo es mucho menor que el coste de distribución por carretera, incluso siendo las distancias mucho mayores en el caso del transporte por mar.

Centrémonos ahora en la parte de la logística que corresponde al suministro de componentes a las plantas productivas, la logística *inbound*.

Hoy en día, hay compañías automovilísticas que fabrican un mismo modelo en distintas plantas del mundo para diferentes mercados, es decir, para el mercado Europeo lo

Destino	Coste transporte por carretera	Coste transporte por mar	Total coste transporte
España	230 €	----	230 €
Francia	580 €	----	580 €
UK	216 €	250 €	466 €
Alemania	290 €	190 €	480 €
Austria	370 €	190 €	560 €
Italia	520 €	160 €	680 €
Rusia	530 €	480 €	1.010 €

fabrican en Europa, para Asia en una planta asiática y para América en una planta ubicada en ese continente. Un ejemplo de ello es la compañía de automoción Nissan, que fabrica sus 4x4 *Navara* y *Pathfinder* en España para el mercado Europeo, en Tailandia para Asia y en EEUU para América, y que sigue la misma política con otros modelos como el *Qhasqai* (fabricado en UK y Japón), la furgoneta NV200 (fabricada en España y Japón) o más recientemente con el nuevo vehículo eléctrico *Leaf*, que ha comenzado su producción en Japón y que en breve comenzará a fabricarse en EEUU y Europa. Para hacer que el coste total por vehículo sea lo más competitivo posible, las distintas piezas y componentes son fabricadas en un solo punto y suministradas a las distintas fábricas.

El motivo de esta estrategia empresarial está basado en el hecho de que la fabricación de una pieza para un vehículo requiere de una importante inversión en utillaje –moldes de inyección, troqueles de estampación, etc.–. En el periodo de diseño, desarrollo y asignación de piezas a proveedores, cuando se estudia la rentabilidad del proyecto, se comprueba que es más rentable transportar las piezas desde un único punto a las diferentes plantas, que realizar esa inversión en todas las fábricas de los diferentes proveedores para elaborar la misma pieza, ya que los costes logísticos -incluido el transporte marítimo- compensan los costes de amortización de las inversiones.

Para documentar lo anteriormente expuesto podemos poner un ejemplo real con datos concretos. Por ejemplo, para un contenedor de 40 pies, cuya capacidad es de unos 60 m³, y asumiendo un porcentaje de optimización del 70% -es decir, hemos sido capaces de utilizar como mínimo el 70% del espacio útil del contenedor- tenemos los siguientes costes de transporte marítimo (incluyendo tasas portuarias), expresados en €/m³, para tres puntos de origen diferentes, y teniendo como destino el puerto de Barcelona.

China	70 €/m ³
Japón	49 €/m ³
India	56 €/m ³

ANÁLISIS COMPARATIVO

Comparemos los costes del transporte marítimo anteriormente citados con el coste del transporte de mercancías por carretera.

La siguiente tabla muestra el coste medio de transporte por metro cúbico desde distintos puntos de Europa y España, donde están ubicados distintos proveedores de la planta, hasta la zona centro de la península.

Zona noroeste	21 €/m ³
Cataluña	19 €/m ³
Francia	47 €/m ³
UK	81 €/m ³
Alemania	82 €/m ³
Polonia	95 €/m ³
Hungría	88 €/m ³
Italia	80 €/m ³

Si comparamos los costes reflejados en ambas tablas, se puede comprobar que el coste logístico de traer las piezas desde China o India es, en muchos casos, inferior al coste de traer piezas desde países Europeos aún estando más próximos.

En el caso de países como India o China, además de este ahorro logístico, se consigue un mejor precio en las piezas, debido a la gran diferencia existente en el coste de la mano de obra.

CONCLUSIONES

Así pues, el transporte marítimo demuestra ser altamente rentable

y competitivo. Por ello, varios fabricantes han establecido los PCC (*Parts Consolidation Center*), que son centros logísticos ubicados en distintos países, donde se reciben las piezas de los distintos proveedores de la zona convenientemente embaladas, y se cargan en contenedores marítimos optimizados al máximo, para su envío a las planta de destino.

Para estos centros de consolidación y posterior distribución de piezas se buscan ubicaciones con salida al mar y con fáciles accesos al puerto para la rápida y económica expedición de los contenedores marítimos.

Hemos de resaltar que el auge del transporte marítimo y su demostrada competitividad, unido a los bajos costes de fabricación de los países emergentes han propiciado, que cada vez más, se busquen fabricantes de componentes en dichos países, pues a pesar de la distancia y tal como hemos visto, es globalmente más económico. Así mismo, esta circunstancia conlleva a que los fabricantes se adapten a la nueva situación, reorganizando su estructura organizativa al nuevo escenario, potenciando los departamentos de logística y transportes y de gestión aduanera.

Finalmente, queremos remarcar que actualmente, la mayoría de las plantas de producción de automóviles, especialmente las de nueva construcción, se ubican lo más cerca posible de salidas al mar. Es el caso de Nissan y Seat en Barcelona, Ford en Valencia, PSA en Vigo, o fuera de nuestras fronteras, Nissan en Sunderland (UK) o la nueva planta que dicha marca ha establecido en San Petersburgo, pues es una clara ventaja competitiva, ya que esto permite ahorrar costes logísticos terrestres de transportar las piezas del puerto a las fábricas, y de vehículos terminados en sentido inverso.