

“Los costes de la logística de vehículos en Europa crecieron un 53,9% entre 2019 y 2022”

ECG (European Car-transport Group of interest) y PwC Austria han publicado el primer Índice de Costes de la Logística de Vehículos Terminados (FVL).

En asociación con PwC Austria, ECG ha desarrollado este índice para ofrecer transparencia sobre la evolución de los costes específicos del sector. Elaborado de manera independiente, es el último instrumento del conjunto de herramientas de la ECG accesible para todos los actores que participan en el sector de la logística de vehículos terminados.

Distingue entre cuatro segmentos de logística (transporte por carretera, marítimo, ferroviario y centros logísticos) en ocho países representativos europeos (Bélgica, Francia, Alemania, Italia, Polonia, España, Suecia y Reino Unido). Además de ofrecer transparencia, sumamente necesaria en estos tiempos de elevada y persistente inflación, puede facilitar el desarrollo de una normativa para el conjunto del sector de la logística en Europa.

Análisis de la Fundación Valenciaport

Sin lugar a duda, las **perturbaciones** en las **cadena de suministro globales** se han convertido en uno de los principales retos para la economía mundial desde la pandemia provocada por la COVID-19 a inicios del año 2020. Este tensionamiento, a su vez, se ha visto agravado con el estallido de la guerra en Ucrania y el incremento en el nivel de precios, no solo en lo que respecta a las materias primas sino también por la inflación subyacente y que afecta a multitud de sectores económicos. En especial, el **nivel de afectación** ha sido **mayor** para aquellos sectores cuyas **cadena de suministro** tiene un alto nivel de **complejidad** e interconectividad a la hora de articular sus respectivos procesos de producción.

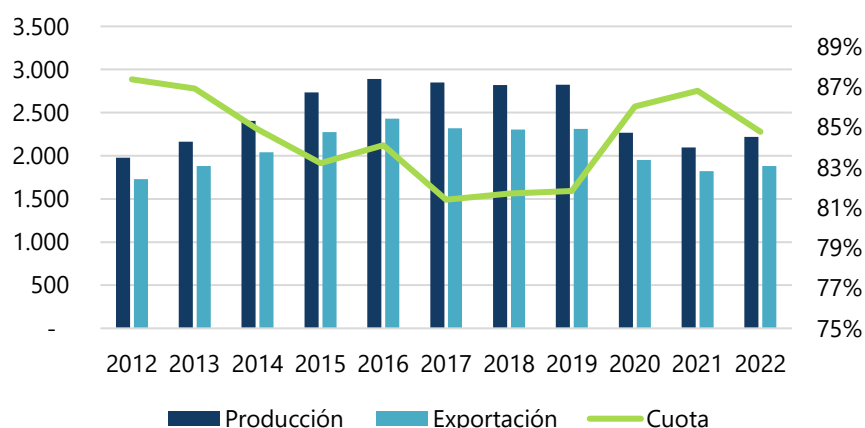
En este sentido, y dado el alto nivel de interdependencia en el perfecto engranaje de su cadena de suministro, el **sector automovilístico** se ha visto especialmente afectado, a priori por la falta de stock en las plantas de producción como derivada del **desabastecimiento** global de **microchips** y **semiconductores**, a lo que se le han ido sumando otros factores de distinta índole. Con todo esto, la industria del automóvil se encuentra ante un gran **desafío** operativo y estructural, que implica orquestar una **cadena de suministro** sumamente **compleja**, en la que el modelo de producción *just in time* que ha prevalecido durante décadas, se encuentra en jaque, encontrándose además ante un cambio de paradigma en el cual la completa **electrificación del sector** será una realidad en un futuro próximo.

El mercado de los vehículos terminados en **Europa**, por su parte, se caracteriza por una **balanza comercial positiva**, así pues, según los últimos datos publicados por la Comisión Europea, en del año 2021 las exportaciones ascendieron hasta los 127.000 millones de €, lo que significa casi un 6% del total de exportaciones extracomunitarias. Por su parte, las importaciones alcanzaron los 53.000 millones de euros. Con esto, los principales **destinos** extracomunitarios de las exportaciones europeas durante el 2021 fueron Estados Unidos (un 20% del total), Reino Unido (17%) y China (17%). En esta línea, pero con un mayor nivel de concreción, en 2021 se importaron 3.097.550 coches, un 1,3% más que el año anterior, mientras que las exportaciones ascendieron hasta los 5.078.894 coches, un 0,5% menos que el año anterior.

Por lo que refiere al sector automovilístico en **España**, cabe poner en valor el hecho de que se trata de uno de los principales **motores** de la **economía** española, representando alrededor de un 10% del PIB, y un **referente** a escala internacional, tanto por su innovación, como por la creación de empleo de calidad subyacente del mismo. Además, y como prueba de su relevancia con respecto al panorama internacional, en base a los datos ofrecidos por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) en el año 2022, España es el **segundo productor** de **vehículos** de la **Unión Europea**, tras Alemania, y **noveno** a **escala mundial**.

En cuanto al comercio exterior de vehículos se refiere (Figura 1), España tiene un **perfil orientado a la exportación** ya que más del 80% de los vehículos fabricados se destinan al exterior, así pues, de los 2,22 millones de vehículos producidos durante el 2022, se exportaron 1,88 millones. Sin embargo, se observa una notable caída en los niveles tanto de producción como de exportación tras el estallido de la COVID-19, lo cual supuso una paralización a nivel mundial. En este sentido, la continuidad de los efectos de la pandemia y la fuerte crisis de los microchips ha condicionado el ritmo de producción y de ventas del mercado automovilístico, siendo los principales factores que justifican este retroceso.

Figura 1: Evolución de la producción y exportación (miles de vehículos) y cuota de exportación sobre el total producido (%)

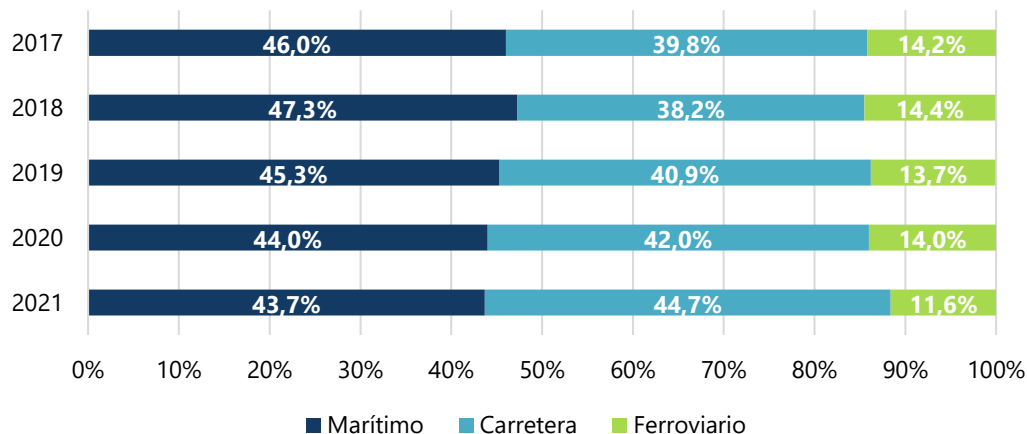


Fuente: ANFAC

Llegados a este punto, y dado el carácter exportador del sector, resulta interesante conocer la **cuota por canal del transporte de vehículos** en España (Figura 2). En este

sentido, y en base a los datos ofrecidos por ANFAC, se observa que el principal modo de transporte del vehículo terminado es el de **carretera**, con una cuota del 44,7% con respecto al año 2021, seguido del transporte **marítimo** (43,7%) y, por último, del **ferroviario** (11,6%).

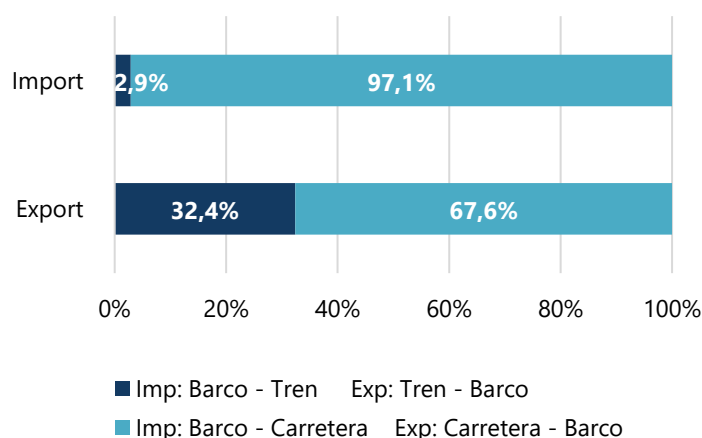
Figura 2: Evolución del transporte de vehículos por canal



Fuente: ANFAC

Del mismo modo, y atendiendo a la evolución del transporte marítimo de vehículos por canal (Figura 3), debe señalarse que el ferrocarril sigue siendo importante para el traslado final de los vehículos a las terminales para su exportación pese a encontrarse lejos de la cuota que contempla el transporte intermodal por carretera. En este sentido, dicho traslado hasta y desde las terminales portuaria se realiza en su mayoría a través de la carretera (67,6%), transportándose el restante 32,4% por ferrocarril.

Figura 3: Evolución del transporte marítimo de vehículos por canal



Fuente: ANFAC

Como se ha venido apuntando, el **sector del automóvil** a nivel europeo se encuentra en un momento crítico, tanto por el arrastre de todos los factores endógenos acontecidos que se han trasladado en forma de shocks de producción, así como en incrementos en el **coste de la logística del vehículo terminado**. En este sentido, la elección del transporte para el desempeño de la logística de vehículos terminados, tanto a nivel europeo como nacional, viene condicionada por una serie de factores que condicionan

dicha elección, y que responden tanto a las diferentes circunstancias de adaptabilidad y flexibilidad necesarias para el transcurso de las operaciones, como a la evolución en los costes logísticos asociados a cada tipología de transporte.

Con el fin de monitorizar la evolución de dicho coste, desde la **Asociación Europea de Logística de Vehículos** (ECG) y que reúne a representantes de proveedores de servicios logísticos, fabricantes de automóviles y proveedores de la industria, junto con la consultora **PricewaterhouseCoopers** (PwC), se ha trabajado en la elaboración del **Finished Vehicle Logistic Cost Index** (FVLCI), publicado en marzo de 2023 y que recoge datos tomando como base el 1 de enero de 2019 de **ocho países europeos estratégicos** (Bélgica, Francia, Alemania, Italia, Polonia, España, Suecia y Reino Unido). Por lo que refiere a la metodología, el índice está formado por datos tanto cuantitativos como cualitativos, los cuales son recogidos mediante entrevistas con agentes decisores en el sector. Adicionalmente y además de contener el valor general, el mismo se divide en cuatro subíndices, uno para cada segmento logístico: **carretera, ferrocarril, marítimo y centros logísticos**.

Tomando en consideración la **primera lectura** del Índice de Costes FVL y sobre la base de factores de coste pertinentes para la logística de vehículos terminados conforme a segmento de logística, países seleccionados y fuentes de datos representativas (Tabla 1), el índice se ha situado en los **153,9 puntos**, lo que indica que los costes han aumentado en un 53,9% entre enero de 2019 y septiembre de 2022.

Además, y distinguiendo por modo de transporte, el valor más elevado corresponde al **transporte marítimo**, situándose en los **213,7 puntos**, lo que indica un aumento global de los costes del 113,7% entre enero del 2019 y septiembre del 2022. Por lo que respecta al **transporte ferroviario**, el mismo se sitúa en **124,2 puntos**, lo que muestra un aumento global de los costes del 24,2% entre enero de 2019 y septiembre de 2022. Por lo que respecta a la evolución del **transporte por carretera**, el incremento ha sido del 32,8%, situándose en los **132,8 puntos**. Por su parte, y con respecto a los **centros logísticos**, el incremento entre enero de 2019 y septiembre de 2022 ha sido del 21,4%, de modo que el índice se sitúa en los **121,4 puntos**.

Tabla 1: Primeros resultados del FVL Cost Index

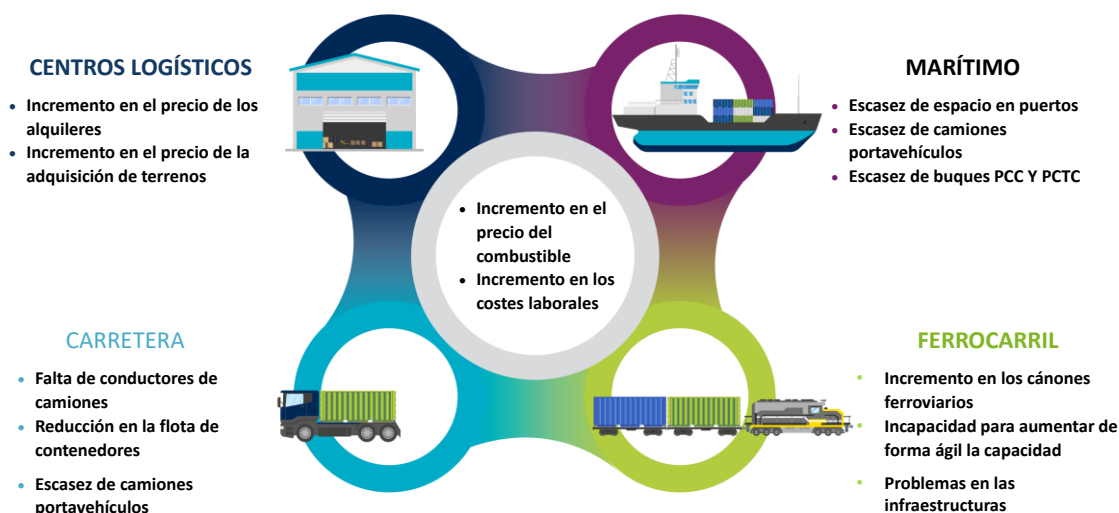
	Bélgica	Francia	Alemania	Italia	Polonia	España	Suecia	UK	Total
Carretera	128,8	124,4	139,5	121,5	135,3	132,5	131,2	133	132,8
Marítimo	213,6	213,7	214,1	214,2	217,3	210,6	213	213,8	213,7
Ferrocarril	117,7	118,5	129,9	116,9	122,4	123,4	128,5	122,9	124,2
Centros logísticos	120,8	118,9	126,7	116,1	130,5	112,7	114,9	118,7	121,4
									FVL COST INDEX 153,9

Fuente: Asociación Europea de Logística de Vehículos

Por su parte, el incremento de los costes de la logística del vehículo terminado se asocia a diferentes factores (Ilustración 1), en los que, si bien existen ciertas particularidades dada la casuística de cada modo de transporte, existen algunos factores que son comunes a todos ellos. Entre ellos, el **incremento en el precio del combustible**, en donde el conflicto entre Rusia y Ucrania y las consiguientes sanciones impuestas a Rusia

han afectado enormemente la disponibilidad en un mercado ya escasamente abastecido, incrementando los precios en toda Europa. Del mismo modo, también se destaca el **incremento en los costes laborales**, así como la **falta de capacidad** en el mercado.

Ilustración 1: Principales factores condicionantes del coste de la logística del vehículo terminado por modo de transporte



Fuente: Elaboración propia

Con un mayor nivel de concreción, y por lo que respecta al **transporte marítimo**, el incremento en los costes de este modo pone de manifiesto, no solo la escalada en el precio de los **combustibles** y los **costes laborales**, sino también la situación del mercado con respecto al binomio formado por la oferta y la demanda de **buques Pure Car Carrier** (PCC) y **Pure Car & Truck Carrier** (PCTC) en un contexto en que la demanda está cada vez más enfocada hacia buques de **gran tamaño**. En este sentido, la reducida cartera de pedidos de nuevos buques junto con los **elevados tiempos** de espera de **producción** y **construcción** ralentizan la posibilidad de crecimiento de la flota, elevando al mismo tiempo el valor de los activos de los buques PCTC de nueva construcción. También se destaca, de manera generalizada, la **falta de espacio o capacidad** en puertos dedicados al tránsito y almacenaje de vehículos terminados, debido, en parte, de a la falta de **camiones portavehículos**, lo cual ha dificultado la operativa normal de los puertos en los últimos meses, derivando en el colapso y, por ende, en la ralentización de la actividad de exportación.

Por lo que refiere al **transporte por carretera**, más allá del incremento en el nivel de precio del **diésel**, se destaca a nivel mundial la **escasez de conductores**, lo cual se ha venido convirtiendo en el principal problema del sector de la logística para vehículos terminados. Además, y puesto que se trata de una mano de obra altamente especializada, formada y certificada, atraer y retener la mano de obra se ha venido forjando como un reto, en consecuencia, los **salarios brutos** de los conductores de la logística de vehículos terminados se desvían significativamente de los niveles salariales de la media nacional. A esto cabe añadir que entre el 5% y el 10% de la flota está actualmente sin utilizar y el motivo es la escasez de personal. En la misma línea, se destaca también la **falta de capacidad**, este sentido, se están sufriendo las

consecuencias de **plazos extensos** en la **entrega** de **camiones nuevos**. Además, en la mayoría de los casos los **camiones desechados** han sido **desguazados** y no vendidos, lo que ha mermado gravemente la capacidad.

A pesar de ser el modo más fiable y eficiente, además de ser más respetuoso con el medioambiente, el **transporte ferroviario** es un modo de transporte menos flexible y con una reacción más lenta. Además, la falta de vagones, especializados para vehículos, y de maquinistas habilitados para los corredores, hace imposible cumplir con toda la demanda de transporte, que además es creciente. Además, la capacidad ferroviaria se ha visto mermada, debido a la **reducción** de la **capacidad de tracción** y **vagones** junto con **problemas** en las **infraestructuras** y priorización de otro tipo de cargas (como material militar o carbón, entre otros).

De manera adicional, y aunque casi el 60% de las vías están electrificadas a nivel europeo, el uso del diésel como **combustible** sigue estando presente en este modo de transporte, cuyo precio ha incrementado notablemente en los últimos meses. Además del combustible, el **coste de la mano de obra** también supone un coste sustancial y estos se han visto incrementados en aproximadamente un 11% de media desde principios de 2019, a lo que se suma una falta de personal cualificado. Por su parte, los **cánones de acceso a las vías** representan una parte significativa de los costes de este modo de transporte, y también se han visto aumentados en determinados países.

Por lo que respecta a los **centros logísticos**, los costes de los activos, como los **alquileres** y la **adquisición** de **grandes superficies** de terrenos utilizados como campas de vehículos terminados, han **aumentado** de manera significativa. Además, la **mano de obra** también es un factor importante cuyo coste se ha visto al alza, con personal de carga y descarga de los vehículos tanto en las terminales portuarias como en recintos interiores. En este sentido, y como se ha venido apuntando, dado que los vehículos son artículos más valiosos en comparación con otro tipo de mercancías, el manejo y la mano de obra requiere de cierta cualificación, lo que añade un sobrecoste a la mano de obra. Por su parte, también se destaca los **costes de servicios públicos** como electricidad, agua y gas, los que se encuentran en niveles elevados en todos los segmentos.

Como se comentaba anteriormente, estas tensiones de la cadena de suministro que están presionando los costes logísticos del sector, tienen lugar en un momento complejo, en el que la **industria** de la **automoción** se encuentra inmersa en una **profunda transformación**. Así pues, la hoja de ruta marcada por la electrificación está marcando el futuro de la industria, en la que la preocupación de los consumidores y los objetivos de descarbonización tanto a nivel nacional como internacional, son cada vez más estrictos. Y es que, a tal efecto, la Ley de Cambio Climático establece que a partir de 2035 no se podrán vender vehículos con motor de combustión interna (gasolina, diésel e híbridos) que no se destinen a usos comerciales.

Indudablemente, dicha premisa está removiendo todos los cimientos de la industria a la vez que supone una **amenaza** para la **hegemonía europea** en este **sector**. Por un lado, la industria asiática y estadounidense del vehículo eléctrico está creciendo a mucha velocidad, respaldadas por una fuerte demanda local, y, en el caso de China, grandes ventajas competitivas por la toma de control de recursos clave para la producción de baterías y la tecnología para desarrollarlas y producirlas. Sin embargo, y al mismo tiempo, a nivel europeo, queda un largo camino por recorrer, tal y como se apunta en el Libro

Blanco "Future as we move" de CLEPA (Asociación Europea de Proveedores de Automoción), en donde se insta a **concentrar esfuerzos**, por parte de todos los actores involucrados. Y es que, si bien la apuesta por el vehículo eléctrico está clara sobre el papel, el despliegue no es homogéneo en toda Europa.

En este sentido, mientras que el **proceso** de electrificación en **España** está aumentando, dicho aumento se está dando a un **ritmo** más **bajo** que con **respecto** a los demás **países europeos**. Prueba de ello es que, en 2022, las ventas de vehículos eléctricos aumentaron un 20% en España mientras en Alemania y Francia crecieron más de un 100%. A tal efecto, los **incentivos** y **ayudas** a la compra resultan clave a la hora de **estimular** la **demanda nacional**, por lo que se tendrán que realizar esfuerzos en esta línea para que se dé una homogenización.

Por otra parte, también se evidencia un cambio con respecto a las **tendencias** que favorecerán dicha movilidad. En este sentido, y vinculado a las **mejoras** en la **inteligencia artificial**, en donde se apuntan a una mayor extensión de la **conducción autónoma**, aunque el mayor reto en este aspecto será aumentar la confianza de los consumidores con respecto a dicha forma de conducción. Además, la **movilidad compartida** jugará un papel importante en el sector, tanto entre particulares como en el alquiler de vehículos a otras compañías, que se podrá combinar con la conducción autónoma. Indudablemente, este nuevo paradigma conllevará **cambios a nivel industrial**, en la que las empresas deberán analizar y centrar las inversiones en determinadas tecnologías de fabricación. Además, como consecuencia de estos cambios, la estructura en la mano de obra evolucionará todavía más en un **incremento de la especialización**.

Con todo esto, y como se apunta por parte de la ECG, la industria del transporte de vehículos terminados, afectada a priori por la COVID-19 y, en segunda instancia, por la escasez de materiales, se encuentra ante una crisis sin precedentes en la que el aumento de los costes de la logística del vehículo terminado pone en entredicho la **competitividad**, en este caso de los distintos países europeos, frente a otras áreas geográficas. Si bien todo apunta hacia una cierta normalización para el año 2024, cabrá esperar a la evolución del **panorama económico internacional** y de las **cadena globales de suministro**, junto a diversos retos como la **descarbonización**, a través de la **electrificación** y la apreciación de **nuevos modelos de negocio**, en un contexto en el que la **geopolítica** y la **economía** están condicionados por altos niveles de **incertidumbre**.