

Visión Europea: Logística e infraestructura para Perecederos



Manuel Cabrera-Kábana

Director Frío Puerto Valencia, S.L., España

PRESENTACIÓN

- **FRIOPUERTO** es un **almacén frigorífico ubicado en el Puerto de Valencia, (España)** habilitado además como Terminal Reefer y recinto Aduanero con una capacidad para más de 50,000 m³.
- Tanto **FRIOPUERTO** como **TIBA** pertenecen al **Grupo Romeu**, corporativo integrado por más de 100 empresas y más de 1,500 profesionales del mundo de la logística, **con más de 150 años de actividad**.
- **FRIOPUERTO** y **TIBA** ofrecen soluciones integrales de logística en frío mediante servicios de almacenaje y distribución de productos perecederos, entre otros.



Visión Europea: Logística e infraestructura para Perecederos

INTRODUCCIÓN
CUADRO MACROECONÓMICO

DATOS MACROECONÓMICOS

Visión Europea: Logística e infraestructura para Perecederos

INTRODUCCIÓN: CUADRO MACROECONÓMICO

	MÉXICO		UE (27 países)		DIFERENCIAS
ÁREA	1.965.000 Kms ²		4.325.000 Kms ²		< 2,57 x
COSTA MARÍTIMA	9.500 Kms		66.000 Kms		< 6,95 x
POBLACIÓN	120 Millones		335 Millones		< 2,80 x
0 a 14 años	28.0%		15.5%		> 1,80 x
15 a 65 años	65.0%		67.0%		
Más de 65 años	7.0%		17.5%		< 2,50 x
TASA INCREMENTO	1.09%		0.22%		> 4,95 x
PIB	1.683 Billones USD		15.650 Billones USD		< 9,32 x
PIB POR SECTORES	Incremento Anual	3,9%	Incremento Anual	- 0,6%	> 7,5 x
Agricultura	4.5%		2.0%		> 2,25 x
Industria	35.0%		25.0%		> 1,40 x
Servicios	63.0%		73.0%		< 1,16 x
PIB PER CAPITA	15.100 USD		34.500 USD		< 2,28 x
FUERZA LABORAL	50 Millones	42.0%	230 Millones	46.00%	< 4,60 x
TASA DESEMPLEO	5.42%		11.80%		< 2,20 x

Fuentes:

Indexmundi, FMI y Eurostat



Visión Europea: Logística e infraestructura para Perecederos

TENDENCIAS EN EL MERCADO GLOBAL DE PERECEDEROS

El papel de los importadores está cambiando al tener que enfrentarse con un incremento de volúmenes de carga dispersas sobre mayores áreas geográficas de producción.

Nuevas preferencias del consumidor (más fresco, más natural y más sano). Estado del producto.

- El impacto de las cambiantes estrategias de aprovisionamiento sobre las operaciones en las cadenas de suministro.
- La entrada de las grandes cadenas, su acceso al mercado de producción y el impacto de las compras directas por dicho sector de distribución.
- La coordinación y distribución de las importaciones
- El potencial consolidador para operadores/agentes de carga perecedera. Controlar la distribución de la “última milla” (poder llegar al consumidor final).

PRINCIPIOS:

- Tal vez se pueda comprar el mejor producto, el más fresco y atractivo pero **sin una logística e infraestructuras adecuadas, NO podrán tener éxito** en éste mercado tan competitivo.
- Las distancias ya no son problema pero se exige **una correcta solución logística**, asegurando la calidad con controles durante el transporte.
- **La logística es el punto de unión más importante** dentro del sector de perecederos.



CARACTERÍSTICAS ESPECIALES DEL SECTOR DE PERECEDEROS Y SUS RETOS:

➤ **Incertidumbres:**

- Diferentes ciclos de cosechas y estacionalidad del producto = $f(t)$.
- Fluctuaciones de temporada.
- Cambios climáticos.
- Productos muy perecederos.
- Globalidad: desarrollo de nuevas áreas de producción.

➤ **Frágil Tratamiento:**

- Temperatura estable (sin interrupción en la cadena de frío).
- Humedad.
- Limitada Intermodalidad/Combinación de transporte a categorías de producto.
- “Transit Time”: el tiempo es vital para los productos frescos.

FACTORES CLAVE PARA CONSEGUIR EL ÉXITO EN LA LOGÍSTICA DE PERECEDEROS

- Puntualidad.
- Rapidez.
- Fiabilidad.
- Supervisión ("trace & tracking").
- Trazabilidad.
- Adecuada manipulación de los productos (responsabilidad del cuidado de la carga para lo que hay que mantener la confianza en los agentes).
- Bajos costes de transporte.
- Normas sanitarias y estándares de calidad. Análisis de Peligros y Puntos Críticos de Control (APPCC) o "Hazard Analysis and Critical Control Points" (HACCP).
- Infraestructuras: Eliminación de gases fluorados (HFCs) y reducción de CO₂.

¿QUÉ OCURRE ACTUALMENTE EN LOS MERCADOS?

- **Cambios en las estrategias de aprovisionamiento y en las operaciones de la cadena de suministro (SCM).**
- **Mayor fragmentación en las exportaciones.** Los productores también se reorientan.
- **Compra directa por parte del sector de la distribución:** (80% zumo naranja es vendido en la UE por las grandes cadenas). Acuerdos con productores que garanticen su suministro con pérdida de cuota para los canales tradicionales (mayoristas).
- **Integración horizontal, de la distribución para tener mayor capacidad de compra, negociación y marcar las reglas de su Logística.**
- **Desarrollo y rápido crecimiento de los procesos de globalización en el sector de perecederos con mayor demanda de transporte refrigerado.**

¿ QUÉ SIGNIFICA TODO ELLO PARA EL SECTOR LOGÍSTICO? (I)



- **Protector o Depositario** de las mercancías.
- El cliente desea **UN ÚNICO** contacto para todo el proceso.
- Soluciones “**puerta a puerta**”.
- La logística lleva el **reefer** hasta los centros de producción.
- **Capilaridad:** más puertos de acceso. **Nuevas terminales e infraestructuras.**
- **Más almacenes reguladores disponibles** (dentro y fuera de los puertos).
- El nuevo reto no será salvar las grandes distancias, **sino entregar la carga desde el fin del mundo en un plazo adecuado y garantizando la calidad del producto.**

¿ QUÉ SIGNIFICA TODO ELLO PARA EL SECTOR LOGÍSTICO? (II)

- En el futuro, el sector de la distribución operará más directamente en origen o con los productores pero para todo su proceso logístico va a requerir un **socio logístico fiable**.
- Los proveedores de producto se irán convirtiendo cada vez más en operadores logísticos **“full service”** para la distribución.
- La distribución cada vez **externaliza más sus operaciones** para centrarse en sus funciones básicas de **marketing y ventas**.
- **CONCLUSIÓN:** La cadena de suministro ha de ser cada vez más fiable y responsabilizarse de la disponibilidad de los productos. El Comercio y la Logística deben proporcionar un proceso de cadena de suministro sin problemas y con todos los servicios para tener éxito en el exigente mercado actual.

TENDENCIAS EN EL MERCADO GLOBAL DE PERECEDEROS

ESTADO DE LA LOGÍSTICA PARA LOS AGENTES DE CARGA:

- Se necesitan **agentes de carga capacitados** que puedan cumplir todos los requisitos exigidos por el sector de perecederos.
- El cliente desea un **único contacto** para toda su operativa.
- El cliente desea **soluciones “puerta a puerta”**.
- Los proveedores se están convirtiendo en **operadores logísticos** para el sector de la distribución.
- **La globalización en el sector de perecederos crece rápidamente** y todos tenemos que estar preparados para los retos futuros de la continúa globalización.

Visión Europea: Logística e infraestructura para Perecederos

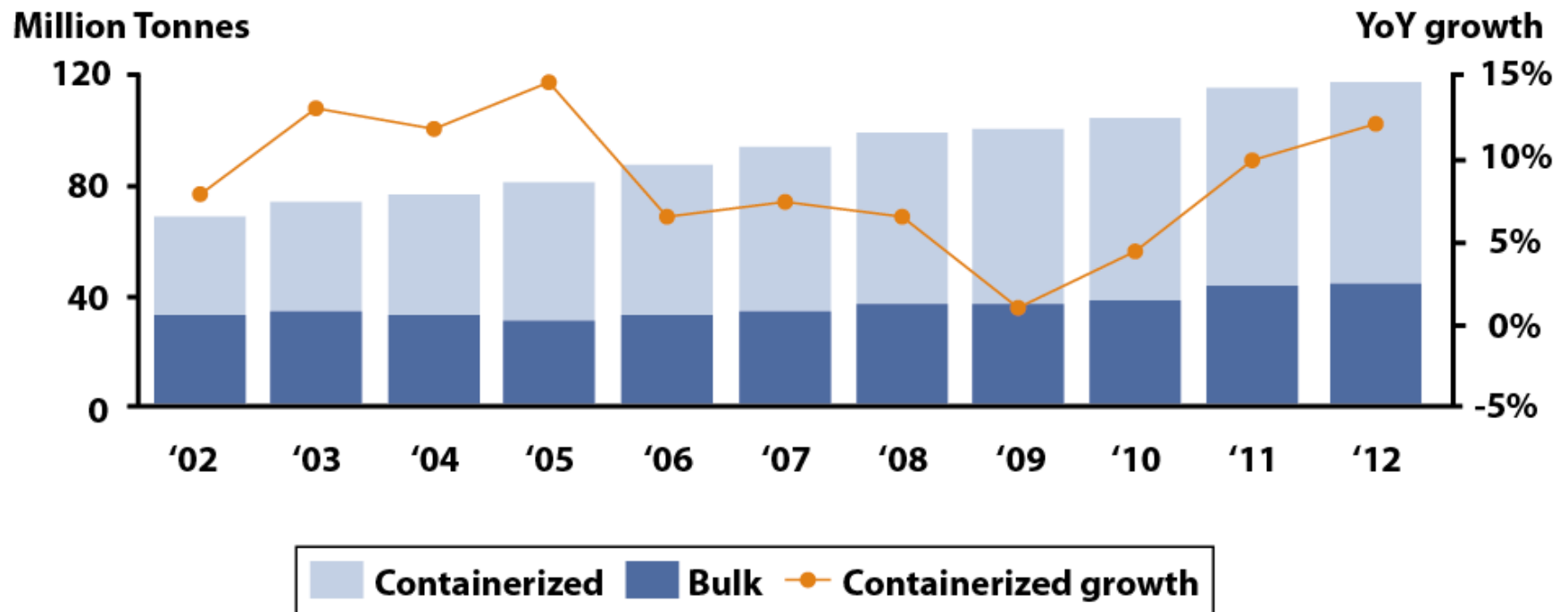
TENDENCIAS EN EL MERCADO GLOBAL DE PERECEDEROS

LA SOLUCIÓN ES SENCILLA:

- **La logística** (por tierra, mar o aire) es el factor fundamental para tener éxito en el sector de perecederos.



Covering worldwide ocean flows Global perishable shipments



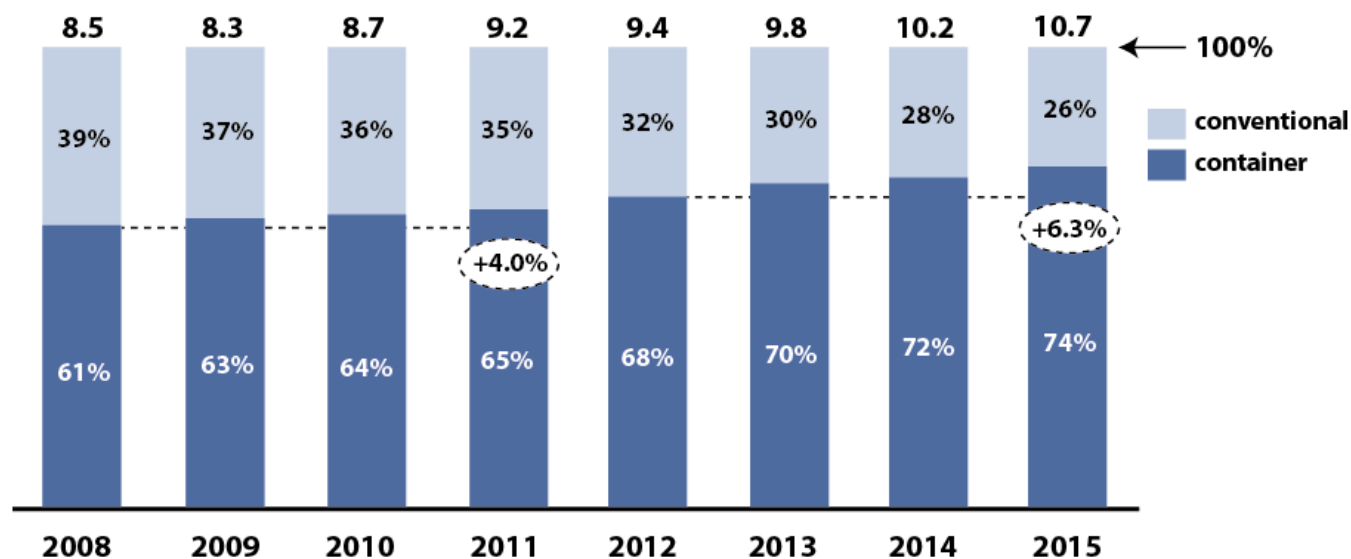
DATOS A CONSIDERAR:

- **Crecimiento marítimo global 2012** : 4% (est.) con importantes reducciones de las importaciones Europeas de Asia y de las exportaciones de USA a Asia. Mientras que el Hemisferio Sur continua con fuerte crecimiento.
- **Crecimiento reefer global 2012**: 7% (est.) con tráficos de Iberoamérica y de Asia a Europa nuevamente positivos. Importante crecimiento de las importaciones en Iberoamérica (12% est.) pero disminución de sus exportaciones de perecederos en el 2012.
- Mientras que los tráficos de seco se frenan por debajo del **5%**, los de reefer se mantienen por encima del **7%**.
- Las exportaciones de perecederos frescos de Iberoamérica crecen rápidamente (en volumen y valor) fuera de Europa y USA y ya representan el **22%** de las importaciones de frescos en Asia.

Effect of increased containerization

Containerized trade of perishables has gained 4pp on the 2008-2011 period, it is expected to gain 6.3pp on the 2012-2015 period.

Trade of containerized perishables, history and forecast
TEU (M)



Forecast of trade of perishables has been revised, accounting for accelerated containerization

Fuente: American Shipper

- Imperante necesidad de equipos reefer especiales para cargas que requieren mayor cuidado por su sensibilidad al clima y temperatura (incluyendo maduración controlada y ahorro energético).
- Los **productos farmacéuticos** han incrementado su tráfico en un 63% en los últimos 5 años.
- Los **productos frescos de atmosfera controlada y las flores** han incrementado su tráfico en un 42% en los últimos 5 años.
- Otros **productos frescos** han incrementado su tráfico en un 36% en los últimos 5 años.
- Los **productos congelados** han incrementado su tráfico en un 28% en los últimos 5 años.



- Durante 2012 **el tráfico reefer**, tanto aéreo como marítimo, vuelve a crecer más rápidamente que el seco, confirmando que el sector de perecederos es **resistente a las recesiones** desde la perspectiva de la demanda.
- Contrario al tráfico seco, la demanda reefer en regiones emergentes **crece rápidamente** pero todavía no más rápido que el comercio tradicional por falta de infraestructuras adecuadas.
- **Las terminales portuarias** comienzan a adecuarse con infraestructuras necesarias.
- Cada vez hay más necesidad de **equipos apropiados** ya que los volúmenes de productos más sensitivos a la temperatura y al clima **van creciendo**.
- Se producen cambios modales de aéreo a marítimo, especialmente en la industria farmacéutica y la carga aérea **crece más despacio que la marítima**.
- **Se ha vuelto a acelerar el cambio de buque reefer a contenedor** y continuará durante los próximos años. No hay casi nuevos pedidos de buques refrigerados.

INFRAESTRUCTURAS FRIGORÍFICAS

- **BRASIL:** Operan más de 7 millones de m3 de almacenes refrigerados.
- Aprox. 15% de la producción **MERCOSUR** está sujeta a carga refrigerada. Siendo del más del 25% en la UE.
- **MÉXICO:** Aporta 1,75 millones de m3 de almacenes refrigerados (1 operador con 1,3 MM m3).
- **UE:** Mantiene más de 55 millones de m3 operativos (7 MM en España).



- **MERCOSUR:** ha acelerado su crecimiento en infraestructura de la cadena de frío en los últimos años, más originado por la integración vertical demandada por la industria en la agregación de valor de sus productos, en virtud de la escasa oferta de infraestructura existente en la región por operadores logísticos independientes y la ausencia de inversores en la mayoría de sus puertos y aeropuertos.
- **MERCOSUR:** ha aprobado 8 proyectos de interconexión logística por toda la región (Puertos, autopistas, FF.CC., etc.) que en los próximos 10 años deben permitir aumentar las capacidades de integración económica y de los procesos logísticos en la región, incrementando las posibilidades de penetración de la cadena de frío, dada la alta producción de productos agrícolas y perecederos, y el alto nivel de consumo de la región, así como su gran capacidad exportadora de mercancías sujetas a temperatura controlada.
- **MÉXICO:** visto como la tercera región más importante en la infraestructura de la cadena de frío. Aunque lamentablemente está solo creada como parte de la cadena de integración de la gran mayoría de los productores e industriales del sector, existiendo poca oferta de infraestructura en la gran mayoría de las zonas que generan explotación de productos perecederos, así como en puertos y grandes centros de consumo.
- **LATINOAMÉRICA:** oportunidades basadas en el potencial crecimiento de la demanda de productos perecederos y cada vez mayor exigencia de infraestructura para hacer más eficientes los procesos logísticos y la competitividad del comercio en todos sus órdenes (exterior e interior).

TOP 40 WORLD CONTAINER PORTS

RANK	PORT, COUNTRY	VOLUME 2010 (MILLION-TEUS)	VOLUME 2011 (MILLION-TEUS)	DIFFERENCE
1	Shanghai, China	29.07	31.74	9,18%
2	Singapore, Singapore	28.43	29.94	5,31%
3	Hong Kong, China	23.70	24.38	2,87%
4	Shenzhen, China	22.51	22.57	0,27%
5	Busan, South Korea	14.18	16.17	14,03%
6	Ningbo-Zhoushan, China	13.14	14.72	12,02%
7	Guangzhou Harbor, China	12.55	14.26	13,63%
8	Qingdao, China	12.01	13.02	8,41%
9	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	11.60	13.01	12,16%
10	Rotterdam, Netherlands	11.14	11.88	6,64%
11	Tianjin, China	10.08	11.59	14,98%
12	Kaohsiung, Taiwan, China	9.18	9.64	5,01%
13	Port Kelang, Malaysia	8.87	9.60	8,23%
14	Hamburg, Germany	7.91	9.04	14,29%
15	Antwerp, Belgium	8.47	8.66	2,24%
16	Los Angeles, U.S.A.	7.83	7.94	1,40%
17	Keihin Ports, Japan*	7.48	7.64	2,14%
18	Tanjung Pelepas, Malaysia	6.47	7.50	15,92%
19	Xiamen, China	5.82	6.47	11,17%

TOP 40 WORLD CONTAINER PORTS (I)

20	Dalian, China	5.24	6.40	22,14%
21	Long Beach, U.S.A.	6.26	6.06	-3,19%
22	Bremen/Bremerhaven, Germany	4.89	5.92	21,06%
23	Laem Chabang, Thailand	5.19	5.73	10,40%
24	Tanjung Priok, Indonesia	4.61	5.62	21,91%
25	New York-New Jersey, U.S.A.	5.29	5.50	3,97%
26	Lianyungang, China	3.87	4.85	25,32%
27	Hanshin Ports, Japan*	4.51	4.80	6,43%
28	Suzhou, China	3.64	4.69	28,85%
29	Ho Chi Minh, Vietnam	4.29	4.53	5,59%
30	Jawaharlal Nehru, India	4.27	4.53	6,09%
31	Valencia, Spain	4.20	4.30	2,38%
32	Colombo, Sri Lanka	4.14	4.26	2,90%
33	Yingkou, China	3.34	4.03	20,66%
34	Jeddah, Saudi Arabia	3.83	4.01	4,70%
35	Port Said, Egypt	3.63	3.91	7,71%
36	Felixstowe, U.K.	3.81	3.74	-2,62%
37	Algeciras Bay, Spain	2.80	3.60	28,57%
38	Colon, Panamá	2.81	3.37	19,93%
39	Manila, Philippines	3.16	3.26	3,16%
40	Balboa, Panamá	2.76	3.23	17,03%

* Keihin Ports is Japan's superport hub on the Tokyo Bay and includes Yokohama, Kawasaki, and Tokyo.
Hanshin Ports is Japan's superport hub on the Osaka Bay and includes Kobe, Osaka, Sakai-Semboku and Amatsasaka-Nishinomiya-Ashiya.

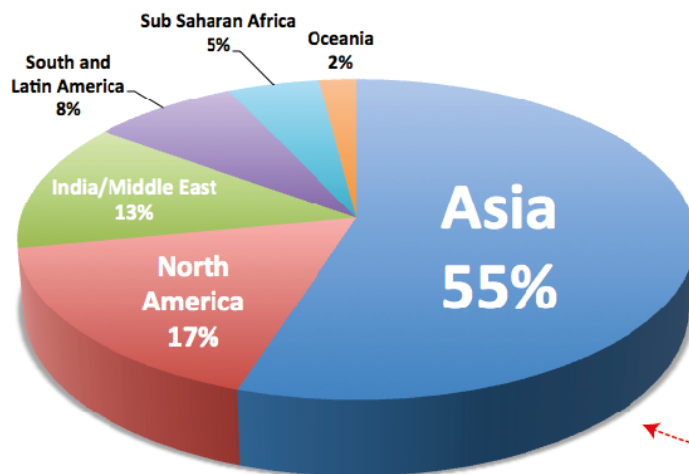
Source: The Journal of Commerce

TOP 40 WORLD CONTAINER PORTS (II)



Profile map of European seaport system CONTAINERS

Geographical distribution of extra-European container trade (dry and reefer) – year 2011
(based on data TLAA)



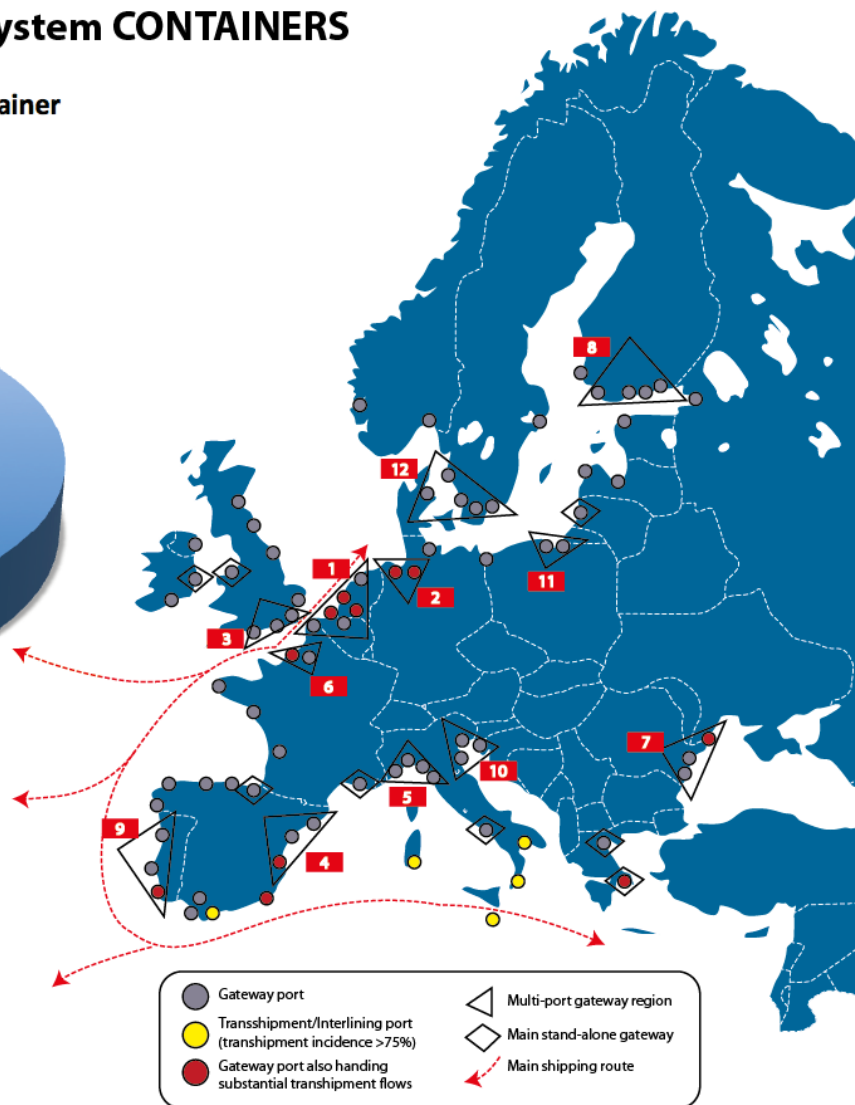
Multi-port gateway regions

(% in European TEU traffic - 2011)

1. Extended Rhine-Scheldt Delta: 25.5%
2. Helgoland Bay: 14.9%
3. UK SE Coast: 8.0%
4. Spanish Med: 7.3%
5. Liguria Range: 4.6%
6. Seine Estuary: 3.0%
7. Black Sea West: 0.9%
8. South Finland: 1.2%
9. Portugese Range: 1.5%
10. North Adriatic: 1.5%
11. Gdansk Bay: 0.8%
12. Kattegat / The Sound: 1.9%

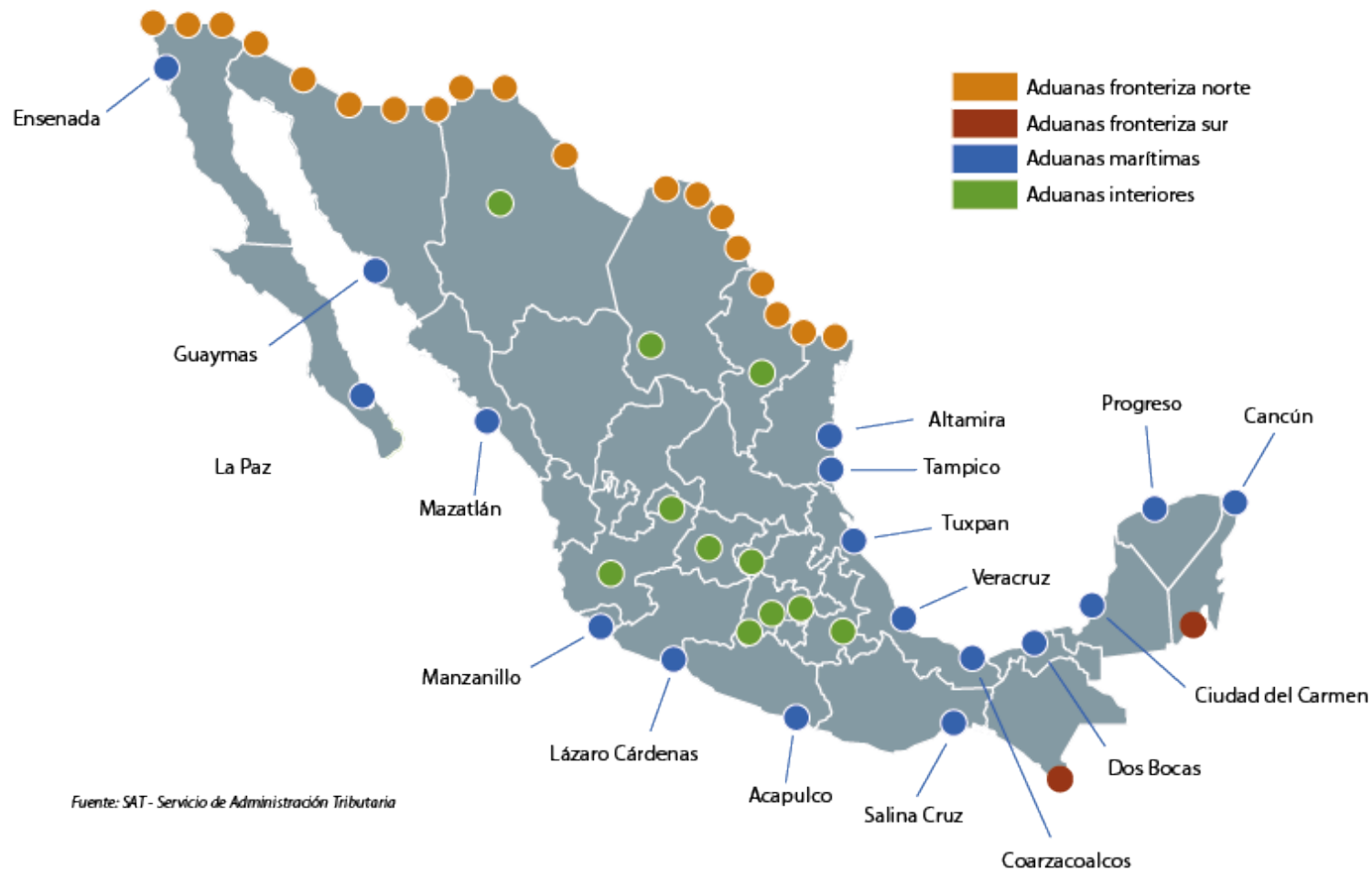
All 12 gateway regions: 71.2%

- (A) Antwerp
(B) Zeebrugge
(C) Ghent
(D) Rotterdam
(E) Amsterdam
(F) Dúnirk
(G) Southampton
(H) Felixtowe
(I) Tharresport
(J) Tilbury
(K) Bremenhaven
(L) Kotka
(M) Hamina
(N) Helsinki





Aduanas de México



2012											
Clave	Aduana	TEUs Importación			TEUs Exportación			Total TEUs			Proporcionalidad
		Reefers	Seco	Suma	Reefers	Seco	Suma	Reefers	Seco	Total	Reefers/Seco
16	Manzanillo	11,848	480,073	491,921	11,611	301,751	313,362	23,459	781,824	805,283	3.00%
43	Veracruz	10,780	321,010	331,790	7,153	214,758	221,911	17,933	535,768	553,701	3.35%
81	Altamira	1,015	121,192	122,207	12,560	250,511	263,071	13,575	371,703	385,278	3.65%
51	Lázaro Cárdenas	1,332	227,270	228,602	8,181	80,759	88,940	9,513	308,029	317,542	3.09%
11	Ensenada	1,264	20,631	21,895	10,459	37,552	48,011	11,723	58,183	69,906	20.15%
28	Progreso	2,190	15,077	17,267	6,072	11,394	17,466	8,262	26,471	34,733	31.21%
18	Mazatlán	176	2,293	2,469	1,690	16,025	17,715	1,866	18,318	20,184	10.19%
53	Cancún	458	2,256	2,714	162	173	335	620	2,429	3,049	25.52%
12	Guaymas	-	106	106	-	1,973	1,973	-	2,079	2,079	-
38	Tampico	-	22	22	-	291	291	-	313	313	-
83	Dos Bocas	-	30	30	-	42	42	-	72	72	-
31	Salina Cruz	-	51	51	-	-	-	-	51	51	-
06	Ciudad del Carmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08	Coatzacoalcos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
42	Tuxpan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	La Paz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
01	Acapulco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: Balanza Pública del SAT

Nota:

Incluye todas las operaciones efectuadas en cada puerto, a excepción de pedimentos de rectificación.

En México hay 7 **Puntos de Verificación e Inspección SAGARPA** en zona de Aduanas Marítimas.

Puertos con determinada infraestructura de frío: **Manzanillo, Colima, Lázaro Cárdenas, Michoacán, Altamira, Tamaulipas y Veracruz.**



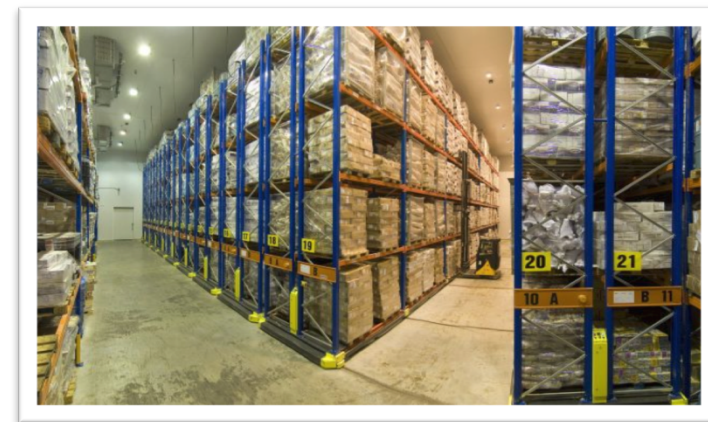
Puertos Españoles con Terminales De Temperatura Controlada





Visión Europea: Logística e infraestructura para Perecederos

- Compartir conocimiento y experiencias entre los profesionales de la Logística **aporta valor al conjunto de la economía de los países.**
- Nos permite **ir más rápido, ser más eficientes y mejorar el PIB**; al tiempo que creamos empleo y bajamos los costes, lo que permite vender más.
- **Los retos del futuro** son los costes de almacenamiento y combustibles del transporte; nuevas herramientas, el conocimiento y la tecnología.
- **La Logística** ayuda a conseguir **nuevos mercados** y es una obligación moral a la que tenemos que responder entre todos.



MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN
y mi agradecimiento a **TIBA** por su invitación y asistencia.

Manuel Cabrera-Kábana



kabana@friopuerto.com
www.friopuerto.com
www.gcca.org



Rocío Martínez
Mediterranean Sales Coordinator
D:(+52 - 55) 47 77 38 41
C:(044 - 55) 30 35 77 50
E: rmartinez@tiba.com.mx