

Logística colaborativa, o Chun Shun versus Manuel Jesús

Bilbao.- Se ha escrito mucho sobre la eficacia y la eficiencia china para la fabricación de todo tipo de mercancías. Y también se ha especulado sobre las diversas fórmulas que adoptan los orientales para reducir los precios significativamente sin merma de sus márgenes. Uno de los elementos que influyen en los precios industriales es el coste logístico, que en muchas empresas supera el 10 e incluso el 15 por ciento del coste. A este respecto también habremos de fijarnos en la fórmula logística china que lleva aparejados unos menores costes, debido a su actitud colaborativa que se refleja también en la distribución urbana o «transporte de la última milla». Y es que los negocios regentados por ciudadanos chinos en nuestro país hace tiempo que dejaron de especular sobre la logística colaborativa para empezar a aplicarla con éxito. Así, tiendas y bazares se suministran de varios proveedores, repartidos en polígonos industriales, y dispensan sus mercancías a lo largo de nuestras ciudades. Hay una característica: los negocios, incluso los de más rabiosa competencia, se sitúan en zonas concretas. Unas pocas calles en cada barrio albergan gran cantidad de tiendas y almacenes que ofrecen productos similares. Y son abastecidos por un único transportista que emplea todo su tiempo en rutas racionalmente planificadas, entregando palets, cajas y bultos a diversos puntos de venta desde un único punto de aparcamiento y reparto.

Millones de contenedores de transporte marítimo parten de puertos como Dalian, Guangzhou, Ningbo, Shanghai, Tianjin, Yantian y otros, hacia todo el mundo. Buques de hasta 18.000 contenedores los acercan a nuestro país, a los puertos de Barcelona, Valencia y Algeciras. Por buque costero (feeder), ferrocarril o camión, los contenedores llegan a los almacenes del importador que los descarga, los desconsolida y almacena a la espera de sus clientes minoristas. Una vez realizada la compra, el reparto a las diversas tiendas se realiza por un medio sencillo, efectivo y eficaz: la logística colaborativa.

Veamos un ejemplo. Chun Shun -con los nombres chinos uno nunca sabe si son verdaderos o te están tomando el pelo- es un conductor/repartidor que cada lunes atiende una zona concreta de la ciudad de Bilbao: el comercio asiático en el barrio «A» (Amézola). No menos de diez locales reciben, almacenan y venden al por mayor y por menor artículos de confección. En la misma zona, cinco bazares de grandes dimensiones ofertan sus productos de conveniencia. También hay abundancia de supermercados y locales de chucherías comestibles, que llevan otra cadena de reparto, también similar.

A las 8 de la mañana Chun Shun ha cargado su Nissan Atleon 120 (ZD30DDI) del año 2002, con plataforma elevadora, en el polígono Sangróniz. Hasta que no cabe más. A bordo viaja material diverso para ocho comercios textiles y tres bazares. Conduce durante 8,5 kilómetros, alrededor de 20 minutos, con un coste de carburante menor de 2 euros. Una vez aparcado en su zona de carga y descarga (no siempre libre de vehículos particulares) comienza un meticuloso suministro a sus clientes: Moda Zhany, Susana, Bin, Long, Kong Jia; Confecciones Da Ling, Alang, Yong Shen, Linchu, Nuoya, Wei Shen; Fashen Sara, Fashion Helena, Tandy; Bazar Jon, Alon, Da Guo, Piedra Mística, Yiang Yi Li, etc... El elevador, la transpaleta y la carretilla hacen su vida más fácil, acompañado de uno de los mozos de los comercios. Una vez el camión vacío, aprovecha el retorno para la denominada «logística inversa», devolviendo al almacén el producto no vendido o en malas condiciones. De vuelta a su «nave nodriza», repone el material que suministrará antes de la hora de comer a otras siete tiendas de ropa y dos bazares. En una mañana ha entregado género a todos los negocios del barrio y no volverá hasta el

jueves por la tarde. Ha recorrido 25,5 kilómetros, gastado unos 5 euros de combustible e invertido 60 minutos de conducción efectiva. Ahora, nuestro amigo oriental encara una tarde de trabajo en el barrio «B» (Basurto), donde la comunidad china tiene puesta otra de sus bases comerciales.

Extrapolando, Chun Shun dice que conduce 8.000 kilómetros por año, unas 310 horas anuales, con un consumo de combustible de menos de 2.800 euros. Cabe recordar que el reparto en locales chinos se realiza de lunes a sábado y también algunos domingos.

Muy cerca, no hay que cambiar de calle, también el comercio autóctono se «bate el cobre». A lo largo de la semana, entre 4 y 10 transportistas hacen sus entregas en un comercio especializado en ropa de mujer y tallas grandes. Aparcan sus furgonetas y camiones donde pueden -sobre la acera, en doble fila- y siguen su apresurada ruta diaria. Manuel Jesús C. trabaja con un Iveco Daily (35S13V) del 2011 que tiene en su motor más de 132.000 kilómetros. En tres años ha recorrido 16,5 veces la distancia anual de su colega, triplica a diario el número de partes de entrega/recogida y su jornada rara vez baja de las 10 horas, tres o cuatro de conducción. Hoy su ruta se desarrolla por 5 de los 8 distritos de la capital vizcaína, aunque este número varía según el día. En la caja del camión se mezcla el textil con paquetería varia, documentación, repuestos industriales, artículos electrónicos y un bulto que bien pudiera ser un mueble. Manuel, que ya ha permanecido algunos minutos con parte de su furgón en la acera y parte en el carril-bus, se apre-



Logística y Transporte Internacional
de mercancías, vía marítima, terrestre,
y aérea. Almacenaje y distribución.

Depósitos Aduaneros y despachos
de Aduanas.

Fletamentos, Part Cargo
y Project Cargo

c/ Juan de Ajuriaguerra, 2 - 1º Izda.
Teléfono: +34 944 826 812
Fax: +34 944 826 813
Móvil: +34 672 949 847
48009 Bilbao

Pol. Ind. Cortijo Real,
Avda. La Unión, nº 10
Teléfono: +34 956 570 886
Fax: +34 956 603 869
11206 Algeciras (Cádiz)

abacoactor@abacoactor.com

www.abacoactor.com



Los negocios regentados por ciudadanos chinos en nuestro país hace tiempo que dejaron de especular sobre la logística colaborativa para empezar a aplicarla

→ sura. La camioneta no tiene medios de elevación, «tengo la espalda mal» asegura mientras arranca camino de su próxima entrega, que será en un local de Indautxu, a nueve semáforos de distancia.

En comparación, para el doble número de repartos, el conductor local multiplica por cinco los kilómetros recorridos por año en comparación con su colega oriental. Además triplica las horas de conducción y el consumo, y sextuplica las emisiones del CO2 a la atmósfera. Es el triunfo de la lógica oriental: el coste logístico es, al menos, un tercio menor, sin contar las emisiones contaminantes, las afecciones al tráfico y la calidad de vida de los trabajadores del transporte.

Ander Aguirregomezcorta

	Chun Shun	Manuel Jesús	%
Repartos/día	13	32	+246%
Km/día	53	179	+338%
Km/año	8.000	44.000	+500%
Horas conducción/día	1,3	4,5	+346%
Horas conducción/día	310	1.100	+354%
Consumo Litros/día	4,77	16,11	+337%
Consumo Litros/año	1.431	3.946	+276%
CO2/año *	1.548 kg	9.324 kg	+643%

* Según datos oficiales de los fabricantes



PUERTO DE BILBAO

transporte puerta a puerta • líneas marítimas • almacenamiento logístico • despacho aduanas • asesoramiento... y todo tipo de servicios para poner la mercancía en el lugar y momento indicado



Uniport Bilbao
Comunidad Portuaria

Alda. de Urquijo, 9-1º Dcha. 48008 Bilbao
Tel.: +34 94 423 67 82 | info@uniportbilbao.es | www.uniportbilbao.es