



# Los operadores logísticos superan los niveles de ingresos previos a la crisis

Los beneficios todavía están por debajo de los registrados en 2007

H. Sabaté/ J. Estallo *Barcelona*  
 ■ "Entre los operadores logísticos ha habido ganadores y perdedores", sentencia el último informe de Transport Intelligence (Ti), un análisis financiero global del sector del transporte y la logística. El estudio retrata un panorama en positivo para los operadores, concluyendo que los gigantes logísticos ya ingresan más que a finales de 2007, cuando empezó a despuntar la crisis. Lógicamente, el comportamiento no ha sido el mismo para todas las empresas. "El cambio más llamativo sucedió en los segmentos de negocio en los que parecía que UPS compraría a TNT. Desde que este posible acuerdo de fusión se rompió, el futuro de TNT no está del todo claro. YRC cayó rápidamente, mientras que DSV y Norbert Dentressangle han continuado adquiriendo empresas", afirma. "Todas las compañías norteamericanas, excepto YRC, han crecido fuertemente después de la recesión", añaden.

El segmento que genera más ingresos para las compañías es el de freight forwarding. "Esto se debe a la saturación del mercado de transporte por carretera, especialmente en Europa, y al excedente de metros cuadrados en superficie de almacenaje, debido a la crisis", afirma Cristóbal Agüera, responsable de Industria de Everis. En el mismo sentido, Carles Rúa, director del máster en Logística

"La crisis y el aumento de la competencia crean un nuevo escenario con márgenes mucho más reducidos", explica Carles Rúa

Integral y Supply Chain Management de la Universitat Politècnica de Catalunya explica que "las operaciones de almacenaje y transporte se han convertido hoy en commodities, de tal manera que el criterio básico de selección es el precio y, por tanto, para competir es necesario trabajar con márgenes muy reducidos". Por su parte, José María Peláez, coordinador del máster de Logística Integral y Comercio Internacional de Bureau Veritas y la Universidad Camilo José Cela, constata que "las reducciones de actividad en épocas de crisis comportan excesos de capacidad y provocan rebajas de tarifas en almacenaje y transporte, actividades que erosionan sus márgenes operativos al no poder reducir sus costes tan rápidamente".



Los veinte operadores más importantes del mundo tienen márgenes de beneficio del 5% / ARCHIVO

A pesar de que los gigantes logísticos vuelvan a ingresar a niveles similares a los anteriores a la crisis, los beneficios registrados todavía están por debajo de los niveles anteriores a la explosión de la burbuja.

## MÁRGENES MÁS BAJOS

Según el estudio, los veinte operadores más importantes del mundo tienen márgenes de beneficio que se sitúan en un modesto 5%. "Los márgenes son ciertamente bajos, y en muchos casos ya no existen. Un sector con las elevadas exigencias de modernización continua, mejora de productividad y eficiencia en procesos, personal y herramientas con estos mini-márgenes no es sostenible en el tiempo y requiere un replantea-

miento del mismo", explica Miquel Serracanta, presidente del CSCMCP Spain. "El sector ha estado acostumbrado muchos años a trabajar con márgenes superiores, en un entorno de crecimiento y con un mercado en ocasiones parcialmente cautivo. La crisis y el aumento de la competencia crean un nuevo escenario con márgenes mucho más reducidos", apunta Rúa.

Por ello, Ti ha detectado que algunas empresas han invertido en activos intangibles, aunque el estudio concluye que a pesar de que es difícil medir su impacto, no han representado grandes cambios en las cuentas de resultados. Agüera, sin embargo, no está de acuerdo con esta conclusión. "Es muy posible que

"Habría que analizar cuánto habrían empeorado los operadores logísticos si no hubiesen invertido en intangibles", explica Agüera

en muchos casos no hayan mejorado sus cuentas de resultados, pero habría que analizar cuánto habrían empeorado si no hubiesen realizado dichas inversiones", añade. Serracanta también cree que "los operadores que están hoy en mejor forma económica son los que hace unos años realizaron, anticipadamente, buenas inversiones en este sentido para modernizarse. Los intangibles

## ● Evolución de los ingresos de los principales

	INGRESOS	
	MAR 07	
Deutsche Post DHL	28,4	
Kuehne Nagel	16,3	
Schenker	15,1	
C.H. Robinson	5,8	
Ceva	-	
UPS	6,7	
DSV	5,2	
Panalpina	6,8	
Toll	-	
Expeditors	4,1	
Con-Way	3,6	
FedEx	3,7	
Agility	3,5	
Norbert Dentressangle	1,9	
YRC	8,6	
UTI	3,2	
Damco	-	
Ryder	2,3	
Logwin	2,2	

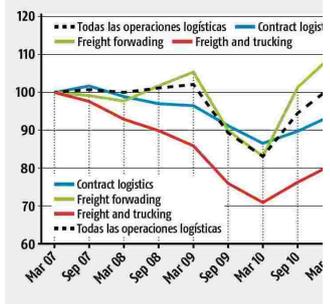
Miles de millones de euros

## ● Evolución de los beneficios de los principales

	BENEFICIO	
	MAR 07	
Deutsche Post DHL	917	
Kuehne Nagel	548	
UPS	74	
C.H. Robinson	383	
Schenker	418	
Expeditors	334	
DSV	234	
Toll	-	
FedEx	418	
Con-Way	280	
Agility	525	
Norbert Dentressangle	91	
Ryder	93	
Ceva	0	
Damco	-	
UTI	136	
Panalpina	259	
YRC	452	
Logwin	34	

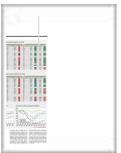
Millones de euros

## ● Índice de ingresos por segmentos logísticos



son un elemento de sostenibilidad futura imprescindible".

No obstante, el análisis de Ti apunta que en la industria logística hay compañías con activos superiores al 50% de los ingresos y otras con activos inferiores al 25% de los ingresos. Por ello, Ti concluye que no existe correlación entre los activos utilizados y los márgenes de beneficio obtenidos. Por otra parte,



### les operadores logísticos mundiales

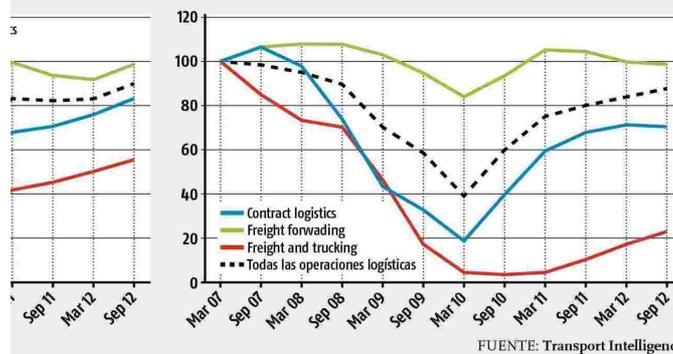
DIC 09	% CAÍDA		INGRESOS		% RECUPERACIÓN	2007-12	% CAMBIO
			DIC 12				
25,1	-11%	▼	30	17%	▲	6%	▲
12,4	-24%	▼	17,3	30%	▲	6%	▲
12,1	-20%	▼	15,4	22%	▲	2%	▲
5,8	1%	▲	8,8	51%	▲	52%	▲
5,9	-		7,2	-		-	
5,4	-19%	▼	7,1	25%	▲	6%	▲
5,2	1%	▲	6	16%	▲	17%	▲
4,2	-38%	▼	5,5	18%	▲	-20%	▼
3,4	-		5,2	-		-	
3,1	-23%	▼	4,6	36%	▲	13%	▲
3,3	-9%	▼	4,3	29%	▲	19%	▲
3	-20%	▼	4,2	31%	▲	12%	▲
4,4	27%	▲	4	-13%	▼	14%	▲
2,9	58%	▲	3,9	52%	▲	109%	▲
3,8	-56%	▼	3,8	0%		-56%	▼
2,7	-15%	▼	3,6	26%	▲	10%	▲
1,7	-		2,5	-		-	
1,2	-47%	▼	1,8	22%	▲	-25%	▼
1,2	-45%	▼	1,3	6%	▲	-39%	▼

### ales operadores logísticos mundiales

DIC 09	% CAÍDA		BENEFICIO		% RECUPERACIÓN	2007-12	% CAMBIO
			DIC 12				
154	-83%	▼	928	84%	▲	1%	▲
423	-23%	▼	581	29%	▲	6%	▲
229	212%	▲	565	456%	▲	668%	▲
451	18%	▲	559	28%	▲	46%	▲
214	-49%	▼	418	49%	▲	0%	
296	-11%	▼	412	35%	▲	23%	▲
246	5%	▲	342	41%	▲	46%	▲
230	-		288	-		-	
-61	-114%	▼	192	60%	▲	-54%	▼
83	-70%	▼	177	34%	▲	-37%	▼
440	-16%	▼	139	-57%	▼	-73%	▼
82	-9%	▼	137	60%	▲	51%	▲
56	-40%	▼	89	36%	▲	-4%	▼
40	-		84	-		-	
17	-		57	-		-	
67	-51%	▼	51	-11%	▼	-62%	▼
67	-74%	▼	33	-13%	▼	-87%	▼
-699	-255%	▼	20	159%	▲	-96%	▼
10	-70%	▼	16	17%	▲	-53%	▼

### cos

● Índice de beneficio por segmentos logísticos



el análisis de las cuentas de los principales operadores dibuja una caída en dos tiempos. Según TI, la recesión empezó en 2007, pero los ingresos de las empresas del sector logístico volvieron a reducirse considerablemente en 2009, a niveles cercanos al 84% de los de 2007. Según el estudio, 2010 dejó signos para la recuperación, que no continuó en 2011 y aunque durante los primeros

meses del año se mantuvo la actividad de los operadores, en el último trimestre se produjeron descensos de nuevo. Como muestran los gráficos, a finales de 2012 los niveles de ingresos en términos reales se encontraban un poco por encima de los niveles de 2007, año de inicio de la recesión, pero los beneficios están todavía por debajo de los niveles de ese año. ■■