



La industria automotriz de la India: Un fuerte impulso, pero ¿será el progreso el resultado?

La economía de la India ha estado tambaleante, debatiéndose entre negocios proteccionistas y políticas comerciales, desequilibrios socio-económicos y debilidades en el transporte. Sin embargo, el país muestra signos de progreso en una industria: la automotriz.

Cuando Tata Motors llevó a cabo el debut del auto más económico en 2008, generó agitación. El auto Tata Nano fue diseñado para satisfacer las necesidades del mercado indio por ser

accesible, no un medio superfluo de transporte. No obstante, el éxito del auto ha sido fugaz, y Tata tiene que encontrar todavía un mercado central – un microcosmos para la evolución económica de la India, que arranca y se apaga.

Aún así, el mercado automotriz de la India – como productor y consumidor – está tomando ventaja. Mercedes-Benz Research and Development India, subsidiaria de Daimler, abrió recientemente una ubicación en Bangalore,

acción que demuestra el objetivo que tiene la empresa de establecer una presencia a futuro en la India. De igual manera, el fabricante automotriz japonés Isuzu está construyendo una planta manufacturera mientras se prepara para entrar al país con vehículos utilitarios comerciales y deportivos. Su enfoque inicial podrá satisfacer la demanda del mercado indio, y posteriormente se encargará de exportar vehículos a los países vecinos.

Como proveedores de servicios, APL Logistics y VASCOR formaron una empresa conjunta en diciembre de 2012 para satisfacer más adecuadamente las necesidades de la creciente cadena de distribución del merca-

do automotriz de la India. Vascor, con sede en Georgetown, Kentucky, es una empresa proveedora de servicios de logística a terceros (3PL), que proporciona servicios de entrada para manufactura, salida de vehículos terminados, y valor agregado en toda Norteamérica. APL Logistics, Scottsdale, Arizona, tiene un punto de apoyo en el sector ferroviario/infermodal de la India, con su servicio IndiaLink, el cual ofrece servicios especializados de contenedores en trenes hacia la zona interior del norte de la India.

“Nuestra sociedad con APL Logistics nos genera una ventaja en nuestra amplia red internacional, para ayudar a los fabricantes de equipo original (OEMs en inglés) y proveedores a conectar los puntos entre las diferentes regiones desde donde obtienen materia prima u otros recursos, y los puntos de venta,” afirma Bill Garrett, CEO de VASCOR.

Este tipo de experiencia integrada a terceros no podría haber llegado en un mejor momento. “Uno de los retos a los que se enfrenta el sector automotriz de la India es el de una infraestructura inadecuada de transporte interno para adaptarse a la producción esperada y al crecimiento del volumen de ventas,” menciona Garrett.

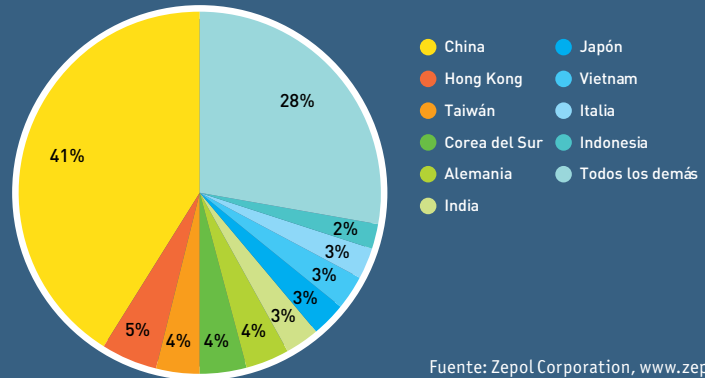
“El problema es especialmente agudo en el segmento de salida de vehículos terminados, donde el 97 por ciento de estos son transportados en camiones.”

El hecho de que sólo el 3 por ciento de los vehículos sean distribuidos por ferrocarril lo confirma – si se compara con más del 70 por ciento en los Estados Unidos y más del 60 por ciento, en Europa. Además, el sistema de caminos de la India es notablemente pobre y congestionado, lo que lleva a tiempos de tránsito prolongados, alta incidencia de daños y costos elevados.

“La creación de una mayor capacidad por medio de ferrocarriles significa un avance natural del estado actual y cambiará el modelo para la industria entera”, señala Garrett. “El reto para los fabricantes de equipo original es ganar confianza en la nueva red infermodal.”

2012 Importaciones de los Estados Unidos Por País de Origen

China encabeza la lista como principal proveedor de productos para los Estados Unidos, mientras que las importaciones de Alemania y Vietnam aumentaron significativamente.



Fuente: Zepol Corporation, www.zepol.com

Comenzando a Prepararse

La India se enfrenta a retos similares a aquéllos de los mercados emergentes con una infraestructura inmadura y una clase media creciente que demanda un transporte más adecuado. Al igual que China y Brasil, la India tiene un territorio enorme y una densidad de población que genera un congestionamiento alrededor de las áreas metropolitanas. El desarrollo de la infraestructura del transporte interno de la India representa una pieza clave para un continuo crecimiento del sector automotriz, afirma Garrett.

La presencia de APL Logistics VASCOR Automotive ayudará a los fabricantes a abordar algunas de las complejidades del manejo de una cadena global de suministros. La empresa conjunta puede proporcionar una solución de principio a fin para los fabricantes de productos originales, con un sólo punto de contacto para la cadena completa de distribución de vehículos terminados – a diferencia de trabajar con una variedad de proveedores y transportistas. Con una ausencia de recursos producidos en el país y una dirección propia, la India depende de proveedores globales de servicios logísticos para entrar al mercado y aplicar las mejores prácticas

que se puedan aplicar localmente.

A medida que se desarrolle el mercado automotriz de la India, Garrett considera que existe un mayor enfoque en diferentes componentes de la cadena de distribución, a la que históricamente no se le había dado un valor agregado. Por ejemplo, en la cadena de distribución de vehículos terminados, los fabricantes le están poniendo mayor atención a la administración de almacenes y a la inspección de vehículos. Los volúmenes están teniendo un constante crecimiento, creando la necesidad de técnicas de administración más sofisticadas, así como en otros puntos de la cadena de distribución.

A pesar de los problemas existentes, Garrett considera que existen grandes expectativas para el mercado automotriz de la India. “La India tiene el potencial para convertirse en uno de los países más importantes en la producción de automóviles en Asia, y podría incluso llegar a ser a largo plazo, un rival para los Estados Unidos y para los mercados chinos”, afirma. “La India producirá volúmenes importantes de nuevos vehículos, tanto para el consumo local como para exportación. Planeamos ser facilitadores de dicho crecimiento.”

La escasez de conductores viaja a Canadá

Canadá podría sufrir una escasez de 25,000 a 33,000 conductores de autotransporte para el 2020, lo cual afecta no sólo a la industria de autotransporte sino a la economía en su conjunto, de acuerdo con el informe emitido por el Consejo de Conferencias de Canadá (Conference Board of Canada) y por la Alianza Canadiense del Autotransporte (Canadian Trucking Alliance, CTA).

El estudio descubrió que cientos de los conductores actuales se aproximan a la edad de su jubilación y sólo “un número muy reducido de conductores jóvenes están tomando sus lugares”.

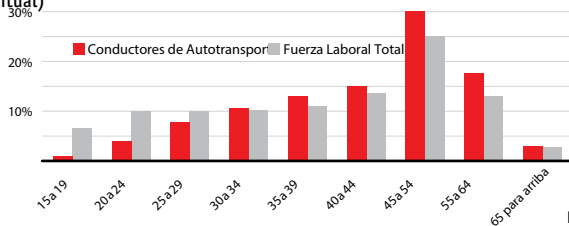
“Los retos de la industria del autotransporte no siempre representan una prioridad en los círculos mediáticos o entre quienes toman decisiones”, menciona David Bradley, presidente de (CTA) y CEO. “Sin embargo, con 17 mil millones de dólares del PIB directamente vinculado con la industria del autotransporte contratada para la prestación de servicios y un impacto indirecto aún mayor, una escasez de conductores de estas dimensiones representa una amenaza para la salud y la competitividad de la economía canadiense. Deberíamos comenzar a pensar en ello”, agregó.

El impacto económico total de la industria de autotransporte contratada para la prestación de servicios fue de 37 mil millones de dólares en 2011, lo que generó un multiplicador económico “significativamente mayor que en cualquier otro negocio de servicios”, establece el informe. El autotransporte contratado mantiene casi 480,000 empleos en Canadá, que generan aproximadamente 24 mil millones de dólares en ingreso Per cápita, el cual, a su vez genera 4.2 mil millones de dólares en impuestos sobre el ingreso Per cápita, y 4.1 mil millones de dólares en impuestos indirectos.

“Generalmente damos por hecho los beneficios del transporte de carga, en parte porque el sistema generalmente funciona bien – haciendo llegar diferentes productos al consumidor de manera oportuna. Sin embargo, los trastornos en los sistemas de transporte de carga pueden tener un rápido impacto, recordándoles a los consumidores el valor de dichos servicios”, subraya el estudio.

Edad de los conductores de camiones de Canadá vs la fuerza laboral total

(Cuota Porcentual)



Fuente: Statistics Canada

Después del escándalo de la carne de caballo, Tesco lleva las riendas de su cadena de suministro

Al iniciar el escándalo tan difundido mundialmente de la carne de caballo, Tesco, la cadena británica más importante de supermercados, dice que proporcionará a los consumidores información más detallada acerca de su cadena global de suministro. Como un primer paso, el director técnico del grupo, Tim Smith, explica la manera en la que la carne de origen dudoso entró a la cadena de suministro de la cadena.

“Nuestro proveedor de hamburguesas congeladas utilizó carne en nuestros productos que no provenían de la lista aprobada de proveedores que les proporcionamos”, afirma. “Tampoco era carne de la Gran Bretaña o Irlanda, a pesar de nuestras instrucciones de utilizar solamente carne de res de dichos países para nuestros pro-

ductos congelados. Por consiguiente, decidimos no obtener productos de dicho proveedor en el futuro; la falta de confianza simplemente es demasiado grande”, dice Smith.

A la luz de las circunstancias actuales, Tesco ha comenzado a lanzar sistemas de prueba de rastreo y de ADN que aseguren la calidad y la seguridad de sus alimentos. La acción es parte de un compromiso que ha llevado a cabo el supermercado como un esfuerzo para restituir la confianza del consumidor: abastecerse, en lo posible, de carne de una fuente más cercana al país; formar mejores relaciones con los granjeros y productores; e incrementar la transparencia compartiendo más información acerca de los proveedores.

En una carta abierta de Tesco a los

clientes, su CEO, Philip Clarke, añade: “Les proporcionaremos mayor información que la que cualquier otro minorista haya ofrecido anteriormente, para que puedan seleccionar los alimentos que compran estando informados. Esto no significa que los alimentos tengan un mayor costo – significa hacer las cosas de manera correcta y no aceptar nada menos que los más altos estándares posibles de la cadena de suministro.”



Después de haber descubierto que las hamburguesas de Tesco contenían 29 por ciento de carne de caballo, la cadena de supermercados británicos se comprometió a una mayor transparencia de la cadena de suministro.