



REDUCCIÓN DE COSTOS LOGÍSTICOS A TRAVÉS DE UNA ADECUADA SELECCIÓN DE LOS ACTORES DE LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL



José Antonio Caballero Jesús
Director de Aprolog-
Profesor de
Maestría Esan

Parte I

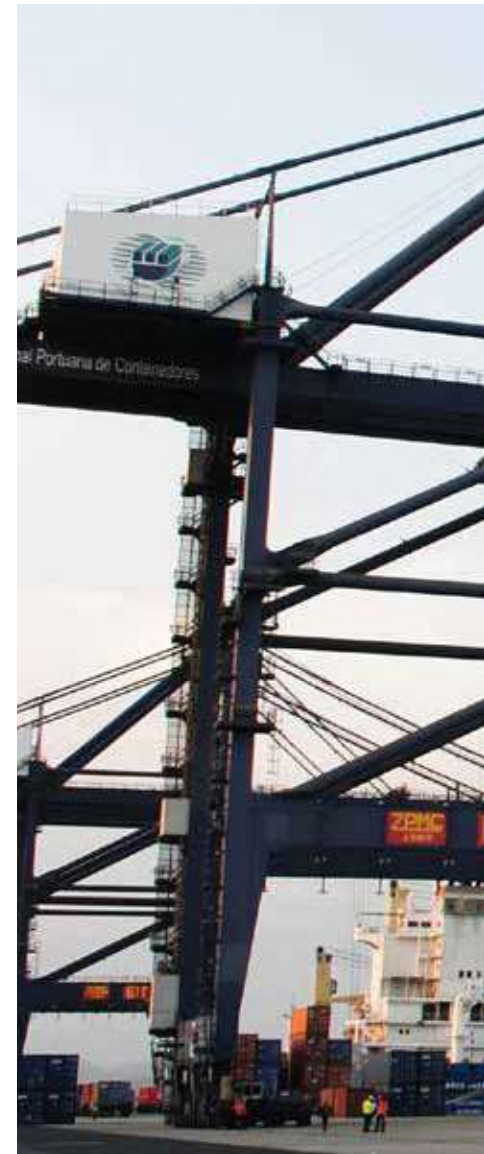
Cada vez que hay una crisis económica en el país las empresas buscan mantener su competitividad en el mercado local e internacional y para lograr su competitividad empresarial y asegurar la supervivencia de las empresas en el mercado a largo plazo muchas veces es necesario preparar estrategias de reducción de costos logísticos y entre ellas una de las más efectivas es la adecuada selección de los actores que intervienen en la cadena de Distribución Física Internacional.

Una de las estrategias para lograr esta competitividad es la acertada planificación de la distribución física internacional, en cuanto a los costos y las actividades involucradas en el proceso, teniendo en cuenta que dentro de la cadena logística representan un rubro representativo.

Esta planificación se materializará en reducción de costos, optimización de inventarios, mejora en los niveles de servicio al cliente, optimización de rutas de transporte y adecuada selección de medios y modos de transporte.

También es necesario evaluar el tipo de carga, cantidad, frecuencia, distancia y urgencia

La adecuada gestión de la distribución física internacional se traduce en un correcto flujo de materiales y flujo de información, teniendo en cuenta que el flujo de materiales requiere un conocimiento previo de todas las actividades necesarias para lograr que el producto llegue en óptimas condiciones a su destino internacional y el flujo de información requiere que la empresa realice su planeación logística siendo



coherente con las necesidades y tendencias de la demanda en el contexto global.

Pero cómo lograr la integración de estos flujos de productos y de información? Es necesario la adecuada selección de cada uno de los actores que intervienen en cada una de las fases de la cadena de distribución física internacional con la adecuada trazabilidad de los productos y el follow up en cada una de las tres fases importantes de la cadena de distribución física internacional. Evaluando de manera permanente con indicadores de gestión todo lo que ocurre en el país exportador con las empresas de servicios que intervienen en esta primera fase y luego lo mismo en el tránsito internacional y finalmente en el país del importador. De esta manera



podremos evaluar, corregir, reducir costos y mejorar los tiempos, costos y la calidad del servicio de la empresas que intervienen en la distribución física internacional y mantener la calidad óptima de nuestro producto y con precios competitivos

Uno de los primeros actores a evaluar es La Línea Naviera o armador

Se entiende por naviero o empresa naviera a aquella persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedica a la explotación de los mismos - El naviero es un empresario marítimo que explota un buque por su cuenta y riesgo, independientemente de ser o no el propietario de la nave.

En el puerto del Callao, trabajan las siguientes líneas Navieras: Maersk, Hapag Lloyd, Hamburg Sud, MSC,

CCNI, Cosco, Evergreen, CMA CGM, Kline, Mol, APL, Hanjin, PIL, Wan-Hai, Hyundai, China Shipping, NYK, entre otras.

Para el puerto de Paita y Matarani algunas de estas navieras tienen servicios en estos puertos.

Los operadores que intervienen en el transporte Marítimo son:

- Armador (Shipowner): es el propietario del buque. Puede suscribir contratos de fletamento con el porteador.
- Porteador: es el transportista propiamente dicho, que puede ser también el propio armador.
- Consignatario: es el agente del armador o porteador que realiza la gestión comercial del transporte en cada puerto.

- Cargador (Shipper): es el exportador o el importador responsable del embarque de la mercancía que suscribe el contrato de transporte marítimo.

- Estibador: es el empleado de la empresa autorizada para realizar las operaciones portuarias.

En la actualidad las principales líneas navieras por movimiento de TEUS a Febrero del 2016 son las siguientes 20 principales navieras por orden de ranking de mayor movimiento de TEUS y de embarcaciones y por coincidencia muchas de estas navieras trabajan en nuestro principal puerto del Callao.

Indicadores para la Elección de una Línea Naviera

- Conocimientos de sus rutas principales y frecuencias de recaladas



ALPHALINER - TOP 100 : OPERATED FLEETS AS PER 26 FEBRUARY 2016											
Rnk	Operator	Total		Owned		Chartered			Orderbook		
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
1	APM-Maersk	3,022,731	586	1,776,317	266	1,246,414	320	41.2%	396,438	30	13.1%
2	Mediterranean Shg Co	2,675,406	490	1,052,351	190	1,623,055	300	60.7%	572,720	43	21.4%
3	CMA CGM Group	1,794,872	452	595,492	87	1,199,380	365	66.8%	261,228	24	14.6%
4	Evergreen Line	927,428	189	548,041	105	379,387	84	40.9%	395,770	41	42.7%
5	Hapag-Lloyd	917,042	171	502,501	69	414,541	102	45.2%	52,500	5	5.7%
6	COSCO Container L.	854,160	165	457,517	85	396,643	80	46.4%	322,560	21	37.8%
7	CSCL	707,179	126	480,964	60	226,215	66	32.0%	233,928	14	33.1%
8	Hamburg Süd Group	649,544	132	292,311	44	357,233	88	55.0%	39,430	9	6.1%
9	Hanjin Shipping	611,138	99	274,078	37	337,060	62	55.2%	18,060	2	3.0%
10	OOCL	570,860	104	371,115	51	199,745	53	35.0%	126,600	6	22.2%
11	MOL	561,201	95	151,316	22	409,885	73	73.0%	140,920	8	25.1%
12	UASC	549,124	58	407,342	38	141,782	20	25.8%	74,965	5	13.7%
13	APL	531,730	85	416,095	53	115,635	32	21.7%			
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	514,400	96	196,481	42	317,919	54	61.8%	140,400	10	27.3%
15	NYK Line	493,489	98	272,872	47	220,617	51	44.7%	126,000	9	25.5%
16	Hyundai M.M.	393,665	55	165,080	22	228,585	33	58.1%	50,275	5	12.8%
17	K Line	380,409	66	80,150	12	300,259	54	78.9%	69,350	5	18.2%
18	Zim	348,487	79	32,053	7	316,434	72	90.8%			
19	PIL (Pacific Int. Line)	347,719	140	298,682	122	49,037	18	14.1%	141,600	12	40.7%
20	Wan Hai Lines	212,071	87	168,523	71	43,548	16	20.5%			

All information above is given as guidance only and in good faith without guarantee © Alphaliner 1999-2016

- Transit time de la naviera
- Número de naves para trabajar y encontrar contenedores y espacio disponible en Capacidad operativa de línea naviera, tipos de naves, disponibilidad de naves y equipos para trabajar (containers) y espacio disponible en temporada alta
- Fletes competitivos

Una de las estrategias para lograr esta competitividad es la acertada planificación de la distribución física internacional

Los indicadores deben tomarse en cuenta para tomar la decisión correcta al elegir la naviera que garantice un trabajo eficiente con resultados en costos, tiempo y servicio

- Puertos bases y puertos secundarios en puerto de origen y destino
- Servicio, rapidez y eficiencia
- Cuando embarcar con servicio directo o de transbordo
- Representante local / fiabilidad / ranking de la línea naviera
- Capacidad de respuesta de la línea Naviera en caso de contingencias como desastres naturales, terremotos y fenómeno del Niño que afecten el ingreso de las naves a puertos
- Tipo de Servicio

Conferencia y no Conferenciado Directo e Indirecto

- Tipo de Servicio
- Fletes y recargos
- Tiempo libre de sobrestadía, frío y almacenaje que la línea naviera pueda ofrecer
- Deposito temporal con el que trabaja
- La línea Naviera con que puerto en Callao, Matarani, Pisco y Paíta va realizar su operación de

exportación o importación para conocer los costos y tiempos y la calidad de servicio que se va realizar en dichos puertos

- La devolución del Contenedor vacío en que depósito de contenedores vacíos se va realizar y de igual forma el Gate Out donde se va realizar
- El costo del lavado de contenedor
- Facilidades de pago
- Información en Línea
- Relación de Largo Plazo

Estos son algunos indicadores que todo usuario exportador e importador deben tomar en consideración al momento de realizar el análisis de la toma de decisión con que naviera va a trabajar su operación para lograr un eficiente resultado en costos, tiempos y servicio competitivo para marcar el inicio de la diferencia con su competidores. En la siguiente edición de la revista vamos analizar a cada uno de los restantes actores de la cadena de Distribución física Internacional. 🔴