

Thinking outside the box. The global logistics business is going to be transformed by digitization. This will be bad news for some

Enviado por gregina en Mié, 05/09/2018 - 16:00

Cita:

The Economist [2018], "Thinking outside the box. The global logistics business is going to be transformed by digitization. This will be bad news for some", *The Economist*, London, 28 de abril, <https://www.economist.com/news/briefing/21741139-will-be-bad-news-some-g...> [1]

Fuente:

The Economist

Fecha de publicación:

Sábado, Abril 28, 2018

Revista descriptores:

Estudios de caso: actividades - empresas [2]

Formas de la competencia entre grandes empresas [3]

Tema:

El futuro del transporte de carga

Idea principal:

The Munich Maersk, entró en servicio en junio de 2017, es una apuesta tecnológica que transporta 214 000 toneladas de un puerto a otro y requiere una tripulación de solo 28 personas. Además de que la carga y descarga de los 20 000 contenedores que lleva solo necesita la supervisión de un miembro de la tripulación. Sin embargo, es una excepción de alto nivel, es uno de los mejores barcos de la flota más moderna de la mayor naviera del mundo.

Entre 1985 y 2007, los volúmenes de comercio aumentaron alrededor del doble de la tasa del PIB mundial. En la década de 1990, los buques portacontenedores más grandes del mundo solo tenían espacio para aproximadamente 5 000 contenedores, pero ahora cuentan con barcos gigantes como el Munich Maersk. Sin embargo, la desaceleración económica que siguió a la crisis financiera mundial del 2008 complicó las cosas, aunque ciertas empresas gigantes continuaron comprando enormes barcos (como es el caso de Maersk). Las tarifas de carga se desplomaron debido a que la demanda de envío no se mantuvo al ritmo de la oferta.

Al mismo tiempo, el crecimiento del comercio electrónico se hizo más demandante, los clientes corporativos más exigentes insisten en un mejor manejo de su logística, moviendo los productos desde sus almacenes de distribución a las personas que los compradores finales. La clave de transformación está en nuevas formas de manejar datos y esto ha generado cambios en la cadena de distribución. Empresas chinas como Alibaba y JD, y la estadounidense Amazon, son conscientes de esto. El negocio de mover bienes internacionalmente entre empresas representa 90% de los ingresos globales de la industria de logística.

Las empresas que buscan mover sus productos a través de su cadena de suministro a los minoristas tienen dos opciones principales:

1. Acudir a los servicios tradicionales de entrega exprés como DHL Express, FedEx y UPS. Son rápidos y flexibles, pero también son caros. Por esa razón, la mayoría de los productos se venden en todo el mundo utilizando el flete en contenedores. El negocio de carga no nacional tiene ingresos de 2.6 billones de dólares al año. Tratar con las aduanas, seguros, transferencias entre el mar, la carretera y el ferrocarril, atracos de procedimiento y burocráticos requiere de los servicios de un agente de carga.

En su mayor parte, las compañías de transporte de carga cobran un porcentaje del costo total del envío, lo que les da poco incentivo para reducir costos. Lo cual genera muchos problemas, sobre todo de papeleo, la carga en cada viaje de Munich Maersk genera una biblioteca de documentos, muchos de los cuales necesitan ser enviados al destino del barco por otros medios. Además, en el envío secundario, los buques y las aeronaves a menudo se retrasan en el puerto porque el papeleo se tarda bastante con los bienes que transportan, lo cual genera que el costo de todo esto sea enorme por todo el tiempo que tarda.

La ONU reconoce que poner en línea toda la documentación relacionada con el comercio de la región de Asia-Pacífico podría reducir 44% el tiempo que lleva la exportación de bienes, reducir 31% el costo y aumentar las exportaciones aproximadamente a 257 mil millones de dólares por año. Una respuesta a este problema es la regulación, pero hay muchos obstáculos institucionales para dar cabida a reformas. En 2008, una convención de la ONU colocó los documentos electrónicos en el transporte internacional en una base legal fija, pero el acuerdo debe ser ratificado por 20 países y debido a la falta de interés hasta ahora solo hay cuatro países que lo han firmado. La mala comunicación solía ser parte del problema pero actualmente ya no, Inmarsat, una compañía originalmente creada por la Organización Marítima Internacional para proporcionar servicios satelitales para barcos en el mar, ofrece hoy tarifas de datos para barcos que son más de 100 veces más rápidas que hace 20 años. Este tipo de empresas incluso abren la posibilidad de redirigir los artículos a lo largo de rutas más rápidas o más baratas a medida que estén disponibles.

2. La mayoría de las empresas han optado por especializarse y coordinarse entre los promotores. Los teléfonos inteligentes y los sensores significan que, con la plataforma(s) adecuada(s), un agente de carga, o una empresa de tecnología que haya asumido ese papel, podría mejorar la eficiencia de su logística. Uno de los que buscan tales cambios es Amazon, en 2017 gastó 25 mil millones de dólares en logística, ha creado su propia división de logística y tiene su aerolínea de carga, Amazon Air, además se le ha otorgado una licencia para actuar como agente de transporte marítimo. Esto podría tomarse como una amenaza por otras

empresas de transporte, pero estas afirman que no es así. Hasta el momento, Amazon ha utilizado principalmente su red para atender a sus propios clientes, pero eso posiblemente cambie, porque las empresas con grandes redes de comercio electrónico también desean asumir la logística de otras empresas.

La idea es no poseer todas las naves sino basta con controlar las plataformas de datos que hacen que los servicios estén disponibles. Un ejemplo importante es Alibaba, una plataforma digital en la que compradores y vendedores interactúan, desapareciendo las intervenciones de otros minoristas con inventarios. Esta plataforma afirma que el año pasado (2017) fue el intermediario en transacciones de 550 mil millones de dólares en China, atendiendo a más de 500 millones de clientes. A través de su plataforma logística, Cainiao, ofrece 70% del comercio electrónico en China.

Algunos han despertado ante la amenaza, como Soren Skou, director ejecutivo de Maersk, quien argumenta que fue un error para su empresa pasar la última década centrándose tanto en el transporte de contenedores sin lujos entre China y Europa, lo cual permitió a los transitarios sacar las ganancias que Amazon y Alibaba ahora codician. Maersk debe integrarse más para competir contra Amazon, ofreciendo entregas de puerta a puerta en todo el mundo. La firma ya está lanzando un "Sistema operativo Maersk Line" digital para poner los datos de envío en un formato común. Maersk debe apoyarse en la administración inteligente de datos y un buen análisis de datos para alcanzar su objetivo.

En la medida que esto funcione, esta fórmula consumirá los márgenes minoristas y mayoristas, que para algunos productos como los libros y juguetes puede superar 50% del precio. De hecho es algo que Amazon comenzó a permitir en 2012, que las empresas chinas vendieran a través de su programa de mercado y ahora superan en número a las empresas estadounidenses. Esto redujo el costo de envío dentro de los Estados Unidos y provocó que otros minoristas estadounidenses estén enojados con lo que consideran un subsidio para sus competidores pues el hecho de que plataformas como Amazon vendan desde sus plataformas productos extranjeros reduce los costos de importación.

Algunos estiman que hasta 7.5 millones de empleos minoristas desaparecerán en Estados Unidos durante la próxima década, en parte debido a las mejoras en logística por un mayor comercio electrónico. Otros son más optimistas y dicen que en Estados Unidos los trabajos en logística aumentan más rápido que el empleo minorista.

Datos cruciales:

- La industria de logística a nivel mundial tuvo ingresos de 4.3 billones de dólares en 2014.
- Airbus esperaba vender una versión de carga de su superjumbo A380 pero abandonó sus planes ante la crisis de 2008.
- Entre 2012 y 2016, el índice de carga en contenedores en Shanghai cayó en 73%.
- Gráfico 1. Muestra lo que representan las empresas de carga en relación a los ingresos de la industria logística, en algunos casos reciben hasta 45% del costo total de entrega. El gráfico nos muestra la infraestructura, ejecución y los servicios que da un total de 4.3 mil millones de dólares.

Enviar un paquete de 70 kilos de Shanghai a Londres con DHL Express lleva tres veces más tiempo, y cuesta cuatro veces más, que comprar un boleto de avión para una persona.

-En 2016, el agente interno de Deutsche Post DHL realizó más de 26 mil millones de dólares en ingresos. Sus rivales más pequeños, Kuehne + Nagel, de Suiza, y DB Schenker, de Alemania, ganaron 20 y 17 mil millones de dólares respectivamente.

-Zvi Schreiber, fundador de Freightos, un sitio web con sede en Hong Kong que está introduciendo cierta transparencia al permitir a los usuarios comparar y reservar diferentes opciones, dice que muchas empresas pueden tardar dos o tres días en cotizar un precio por tomar una plataforma de carga aérea o una contenedor de envío de A a B. Y los reenviadores a menudo no pueden o no quieren decir si los productos llegarán de China a Europa en un mes o dos.

-Dos tercios de los importadores estadounidenses que respondieron a una encuesta reciente realizada por Freightos dijeron que más de la cuarta parte de sus entregas desde el extranjero llegan tarde. El 42% dijo que dedica más de dos horas al papeleo para organizar un envío. Y el 83% dijo que tienen problemas para rastrear elementos mientras se mueven por el mundo.

-Gráfico 2. El gráfico nos muestra que la explosión del comercio electrónico permite a DHL, FedEx y UPS tener seguridad en su futuro. Además, la demanda de entrega de paquetes está creciendo en más de 7% anual, lo cual es suficiente para mantener el empleo y sobrevivir a la competencia.

-Una consultora, en 2016 predijo que los envíos transfronterizos de comercio electrónico en todo el mundo podrían aumentar de 400 millones de dólares en ese año a casi mil millones en 2020.

Nexo con el tema que estudiamos:

El avance de la revolución tecnológica digital modifica la estructura y la jerarquías de poder en la competencia. Proceso que es más visible en ciertas sectores e industrias que en otros. La ficha describe las transformaciones en curso en la industria del transporte y del comercio minorista por la entrada de nuevos competidores con avances técnicos y mejoras en su logística que les permite ganar una mayor cuota de mercado, desplazando a antiguos competidores junto con la destrucción de empleos. Qué empresas son quienes están a la vanguardia tecnológica es algo importante de estudiar, sobre todo de dónde proviene su capital y quienes son los mayores beneficiados. El gigante estadounidense, Amazon, parece imparable.

Source URL (modified on 15 Mayo 2018 - 2:05pm): <http://let.iiec.unam.mx/node/1744>

Links

[1] <https://www.economist.com/news/briefing/21741139-will-be-bad-news-some-global-logistics-business-going-be-transformed>

[2] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/16>

[3] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/17>