

DIAPOSITIVAS:

CADENA DE SUMINISTRO GLOBAL

UNIDAD DE APRENDIZAJE:

ADMINISTRACIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO

PROGRAMA EDUCATIVO:

MAESTRÍA EN INGENIERÍA DE LA CADENA DE SUMINISTRO

ESPACIO ACADÉMICO:

FACULTAD DE INGENIERÍA

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO

ELABORÓ:

LILIA OJEDA TOCHE

FECHA de ELABORACIÓN: Agosto 2016

Guión Explicativo

- El presente juego de diapositivas tiene como finalidad apoyar al profesor de la Unidad de aprendizaje de ADMINISTRACIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO del Plan de estudios de la Maestría en Ingeniería de la Cadena de Suministro, específicamente en la Unidad I: La estrategia de operaciones en la Cadena de Suministro y el mercado global.
- Se recomienda que este material se utilice para tratar los conceptos básicos de la cadena de suministro global.

Guión Explicativo

- En la parte introductoria se mencionan las características y problemáticas de la cadena de suministro global.
- Se hace énfasis en el papel del transporte en el abastecimiento y distribución en mercados globales. Se tratan los modos de transporte más utilizados en el comercio exterior: el transporte marítimo y el transporte aéreo.

Guión Explicativo

- Se presentan los intermediarios globales: transitarios extranjeros, porteadores comunes que operan sin buque (NVOCC), empresas administradoras de exportaciones y agentes aduanales. El profesor puede explicar algunos y asignar como trabajo extraclase la investigación de otros.
- Se incluyen varias imágenes en el material, ya que se considera que mediante éstas, el alumno podrá más fácilmente asimilar el conocimiento.



CADENA DE SUMINISTRO GLOBAL

Introducción



Sin duda el éxito en el mercado global exige que se despliegue un conjunto cohesivo de **estrategias** que incluyen el desarrollo del producto, la tecnología, la mercadotecnia, la manufactura y **las cadenas de suministro.**

Desde el punto de vista de la cadena de suministro, esto significa contratar estratégicamente el suministro de materiales y componentes **en diversas partes del mundo;**

- **elegir ubicaciones globales** para los depósitos clave y los centros de distribución;
- **evaluar alternativas** de transportación e intermediarios de canal;



- ofrecer **servicio al cliente de clase mundial**;
- comprender la **influencia gubernamental** en los flujos de la cadena de suministro global;
- examinar **oportunidades de colaboración** con terceras o cuartas partes logísticas y otras cuestiones relacionadas.

- Desde la perspectiva del servicio al cliente, **los mercados y las estrategias globales** tienen cuatro características importantes:
- A) Las empresas intentan **estandarizar sus procesos** para reducir la complejidad, pero reconocen que los mercados globales necesitan cierto grado de personalización.
- B) La competencia global **reduce el ciclo de vida del producto**, dado que los competidores pueden copiar con rapidez los productos.

- C) Las estructuras organizacionales y los modelos de negocio **cambian con frecuencia** porque las empresas subcontratan ciertas actividades de manufactura y logística.
- D) La globalización genera **mayor volatilidad y complejidad**:
 - Las cadenas de suministro experimentan desafíos de clima, terrorismo, conflictos laborales etc.
 - Las políticas comerciales, los aranceles, los tipos de cambio agravan el nivel de complejidad de las cadenas de suministro globales, y el número de intermediarios lo eleva aún más.

- El mundo **está comprimiéndose en términos de tiempo y distancia**. Desde luego, la distancia entre la ciudad de México y Shanghai China, sigue siendo la misma, y la zona horaria de estas ciudades no ha cambiado. Pero **el transporte, las comunicaciones y la tecnología informática, favorecen la cooperación interorganizacional**, la visibilidad de flujos y los ajustes en tiempo real necesarios para contar con cadenas globales eficientes y efectivas.





Operaciones de Transportación Global

- La **transportación global es compleja** porque las distancias y el número de participantes son mayores.
- Debido a la gran extensión de agua que separa a la mayoría de las regiones del mundo, **los principales medios de transportación global son el acuático (marítimo) y el aéreo.**
- El transporte terrestre se emplea en los países contiguos, en especial en Europa donde las distancias son cortas.



Transporte Marítimo

- La transportación por barco es por mucho el método global más importante y generalizado; **representa las dos terceras partes de todos los movimientos internacionales.**
- Sus principales ventajas residen en sus **tarifas bajas** y su **capacidad para transportar** una amplia variedad de productos y tamaños de embarques.
- Entre sus desventajas figuran los **largos tiempos de tránsito, limitada accesibilidad** y mayor potencial de **daños** en los embarques



- El uso de **contenedores** ha **reducido el daño** y **aumentado la accesibilidad** por medio de las conexiones con otros modos de transporte para destinos y orígenes terrestres.





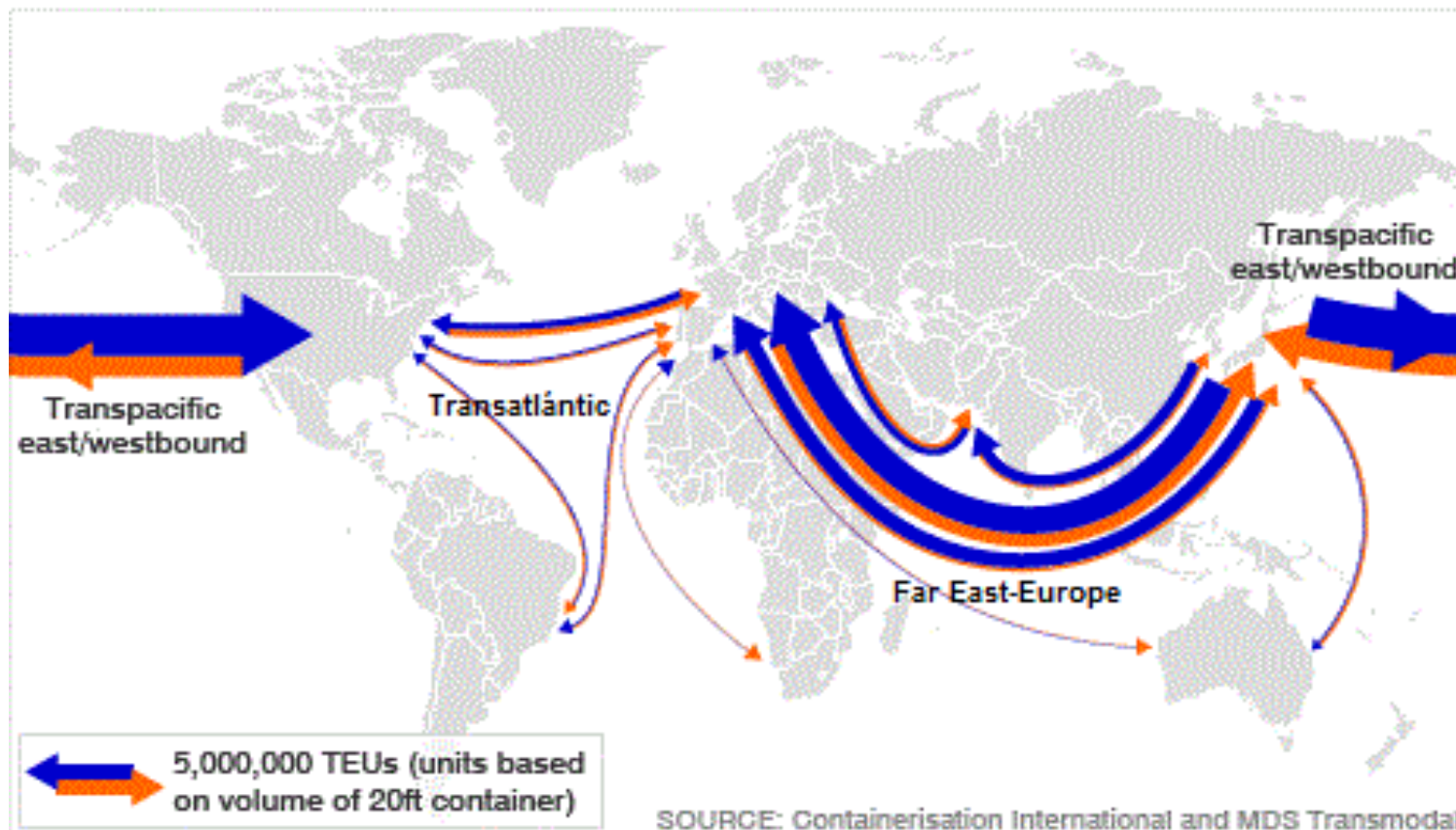
- En el 2010 el tráfico mundial de contenedores alcanzó el **histórico volumen** de 560 millones de TEU's (unidad equivalente a 20 pies-Twenty-foot Equivalent **U**nit).





- La **red transpacífica** se ha convertido en la **ruta comercial de transporte de contenedores más ocupada del mundo.**
- El comercio entre **China, India, Estados Unidos y Europa** representa **65%** de los más de 250 millones de contenedores que se mueven por todo el mundo cada año.

MAIN CONTAINER SHIPPING ROUTES 2008





- Los embarques marítimos (oceánicos) comprenden tres categorías principales:
- **Servicios de línea:** que están **programados** en rutas regulares.
- **Embarcaciones alquiladas:** que las empresas contratan y que **no navegan por rutas establecidas;**
- **Transportistas privados:** que pueden ser **parte de la cadena de suministro** de una empresa.

RANKING DE LINEAS NAVIERAS

Rnk	Operator	Total		Owned		Chartered			Orderbook		
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
1	APM-Maersk	2.470.919	643	1.169.985	216	1.300.934	427	52.6%	544.611	53	22.0%
2	Mediterranean Shg Co	2.028.194	471	996.217	209	1.031.977	262	50.9%	471.246	44	23.2%
3	CMA CGM Group	1.352.959	407	506.140	94	846.819	313	62.6%	146.250	15	10.8%
4	COSCO Container L.	652.597	148	348.427	96	304.170	52	46.6%	244.168	32	37.4%
5	Hapag-Lloyd	625.300	144	267.259	56	358.041	88	57.3%	131.000	10	20.9%
6	Evergreen Line	610.924	167	330.167	88	280.757	79	46.0%	308.000	35	50.4%
7	APL	585.079	145	169.547	45	415.532	100	71.0%	300.880	29	51.4%
8	CSCCL	510.301	146	315.864	76	194.437	70	38.1%	93.896	12	18.4%
9	Hanjin Shipping	486.364	102	220.895	37	265.469	65	54.6%	243.864	30	50.1%
10	MOL	436.683	104	215.352	36	221.331	68	50.7%	115.225	12	26.4%
11	CSAV Group	421.036	97	45.632	10	375.404	87	89.2%	36.000	4	8.6%
12	OOCL	413.601	87	281.432	46	132.169	41	32.0%	132.576	12	32.1%
13	Hamburg Süd Group	410.009	116	213.306	49	196.703	67	48.0%	196.788	31	48.0%
14	NYK Line	397.473	101	299.163	57	98.310	44	24.7%	61.908	6	15.6%
15	Yang Ming Marine Transport Corp.	342.916	83	206.965	48	135.951	35	39.6%	89.038	14	26.0%
16	K Line	342.613	80	109.132	21	233.481	59	68.1%	45.200	5	13.2%
17	Zim	334.511	99	158.129	34	176.382	65	52.7%	153.216	13	45.8%
18	Hyundai M.M.	294.381	60	100.646	17	193.735	43	65.8%	156.075	15	53.0%
19	PIL (Pacific Int. Line)	266.084	140	161.819	93	104.265	47	39.2%	78.400	22	29.5%
20	UASC	231.533	55	126.696	28	104.837	27	45.3%	104.800	8	45.3%
21	Wan Hai Lines	169.541	81	102.541	53	67.000	28	39.5%	38.220	14	22.5%
22	HDS Lines	87.746	23	3.714	3	84.032	20	95.8%			
23	TS Lines	77.535	40	3.156	2	74.379	38	95.9%			
24	CCNI	65.596	28			65.596	28	100.0%			
25	X-Press Feeders Group	62.768	55	1.713	1	61.055	54	97.3%	4.000	2	6.4%
26	RCL (Regional Container L.)	50.457	38	42.383	33	8.074	5	16.0%	2.086	2	4.1%
27	KMTC	50.150	40	20.883	19	29.267	21	58.4%	6.643	3	13.2%
28	SITC	49.008	52	12.833	14	36.175	38	73.8%	14.039	13	28.6%
29	MISC Berhad	45.475	20	24.295	13	21.180	7	46.6%			
30	Grimaldi (Napoli)	44.755	38	43.466	35	1.289	3	2.9%	1.416	4	3.2%



- Las empresas **alquilan embarcaciones** para viajes específicos y por periodos determinados:
- **Los fletes por viaje** son contratos que **cubren sólo un viaje**. El transportista accede a llevar la carga de un puerto de origen a uno de destino y su cotización incluye todos los gastos del recorrido.



- **Los fletes por tiempo:** permiten el uso de una embarcación **por un periodo acordado** y el transportista aporta la tripulación como parte del contrato. El fletador asume todos los gastos de operación durante el periodo del flete.
- **Los fletes a casco desnudo o arrendamiento del buque** **transfiere el control total de la embarcación al fletador**, por tanto, éste se responsabiliza del navío y de todos los gastos necesarios para su operación, incluida la contratación de la tripulación.

- El fletamiento de buques se lleva a cabo por medio de **corredores marítimos**, quienes rastrean la ubicación y el estatus de las embarcaciones que están disponibles para contratación.





Transporte Aéreo

- Los **tiempos rápidos** que ofrece la transportación aérea ha cambiado la distribución global.
- Los transportistas aéreos se enfocan en los servicios de pasajeros, así que **el transporte de carga aéreo representa un porcentaje relativamente pequeño** de la carga internacional por peso. Sin embargo, la naturaleza de los cargamentos, en su mayoría constituidos por **artículos de alto valor y baja densidad**, hace que el valor total de la carga aérea represente una proporción mayor del total mundial.



- La mayor parte del cargamento aéreo viaja en bodega inferior en el compartimiento destinado al equipaje en los vuelos regulares de pasajeros. **Sólo algunas grandes aerolíneas cuentan con aviones para el transporte de carga.**





- Las **tarifas altas** del aerotransporte representan una gran **desventaja**, ya que pueden disuadir a algunos expedidores de transportar sus cargamentos por este medio.

Tarifas aéreas: su estructura.



TIPOS DE TARIFAS AÉREAS

Mínimo (ninguna aerolínea aceptará una consignación por debajo de esta cantidad).

Para carga general

De comodidad

Promocionales

De ULD'S

Especiales:

a) Con aumento: animales vivos, restos humanos, perecederos, valores, materiales peligrosos

b) Con reducción: libros, revistas, etc.

Tarifas se manejan a través de rangos de peso: Normal (menos de 45 kg), +45kg, +100kg, +300kg, +500kg, +1000kg

- En general se usa el transporte aéreo para las **mercancías de alto valor, las perecederas o urgentes**; en estos casos los costos del inventario, del embalaje y del agotamiento de existencias se compensan con el del aerotransporte para lograr un costo logístico total más bajo.





Intermediarios Globales

- Los intermediarios desempeñan un **papel más complejo** en las operaciones de la cadena de suministro global, ya que se **involucran recursos y destinos en otros países**.
- Entre los intermediarios globales se encuentran:
- Los **Transitarios extranjeros**: estos **emplean especialistas en todos los aspectos de los embarques internacionales**, proporcionan esos expertos que los expedidores internacionales pequeños necesitan. Consolidan los embarques pequeños en volúmenes más económicos. Efectúan los procesos rutinarios como la documentación.



- Los **Porteadores comunes que operan sin buque (NVOCC)**, consolidan y distribuyen los contenedores que salen de los puntos terrestres o que llegan a ellos. Su principal función es **dispersar los contenedores entrantes y después buscar embarques salientes en los mismos contenedores**. También ofrecen un servicio programado de contenedores para su traslado al extranjero.





- Una empresa administradora de exportaciones (EMC), puede ofrecer los conocimientos especializados que se necesitan para operar en entornos extranjeros. Su función principal es conseguir los pedidos para los productos de sus clientes por medio de la selección de los mercados adecuados, los canales de distribución y las campañas promocionales. Además puede proporcionar la documentación, organizar la transportación, proveer las instalaciones de almacenamiento y mantener un inventario para las ventas en el extranjero.



- **Una empresa exportadora (ETC)** vende los bienes y servicios a otros países. Ubica a los compradores y **maneja la mayoría de los trámites de exportación**, como la documentación, la transportación nacional y en el extranjero y el conocimiento de los requerimientos gubernamentales de otros países.
- Una ETC también participa en otros aspectos del comercio global en cuyo caso se convierte en una empresa de comercio general, como los **sogo sosha japoneses**

“SHOSHA”

Functions & Activities

Global Business Innovator

Introducing of the “SHOSHA” :
changing to meet the requirements of each era.



- Los **agentes aduanales** supervisan el movimiento de la carga a través de las aduanas y se aseguran de que la documentación que acompaña a los embarques sea completa y precisa para su ingreso al país.



- Los agentes aduanales solo operan mediante un **permiso notarial otorgado** por un expedidor para pagar todos los aranceles de importación del embarque.
- Los agentes se mantienen **actualizados en materia de regulaciones gubernamentales** sobre la importación y los requerimientos específicos de los productos individuales.

Referencias

□ Bibliográficas

Chase R.B., Jacobs, F.R., Aquilano N.J. (2009). *Administración de Operaciones. Producción y cadena de suministro*. McGraw-Hill, México.

Chopra S. (2008). *Administración de la Cadena de Suministro*. Pearson Educación, México.

Collier, D.A . Evans, J.R. Enriquez (2009). *Administración de Operaciones. Bienes, servicios y cadenas de valor*. Cengage Learning, México.

Krajewski, L.J., Ritzman, L.P., Mailhorta, M.K., Carril V.M.P. (2008). *Administración de Operaciones. Procesos y cadenas de valor*. Pearson Educación, México.

Pires, S. (2007). *Gestión de la Cadena de Suministros*. McGraw Hill, México.

□ Electrónicas

<http://t21.com.mx/>

<http://administraflotilla.com/lo-que-necesitas-saber-sobre-el-control-de-flotas-de-camiones/>