

# TRANSPORTE marítimo:

## CATALIZADOR DE LA CADENA DE SUMINISTRO

La globalización conecta puntos lejanos de la cadena de suministro y la manera de lograr esta conexión es a través del transporte marítimo.

“Existe un gran interés de muchos clientes para conectar su cadena de suministro en México y usar el transporte marítimo”, reveló Mario Veraldo, CEO de MTM Logix con casi 30 años de experiencia mundial en logística.

El CEO destacó que el 90 por ciento de la transportación de productos e insumos se realiza a través del transporte marítimo. “La globalización conecta puntos lejanos de la cadena de suministro y la manera de hacer esta conexión más eficiente es por mar. Además, está el tema de la huella de carbono, hay trenes que salen de China a Europa pero no son tan eficientes como los barcos en huella de carbono. Entonces, cuando decimos que el 90 por ciento del comercio global se realiza de esta manera, es mucho más eficiente desde el punto de vista de emisiones, ahí está la respuesta de por qué es clave el tema de la transportación marítima”.

Cabe mencionar que en 2023, los puertos mexicanos sumaron el movimiento de ocho millones 361

mil 312 contenedores de 20 pies (TEU) y se registraron ocho millones 317 mil 128 TEU en movimientos de altura (importación y exportación), según el *Informe Estadístico Mensual de Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros en los Puertos de México* de la Secretaría de Marina (SEMAR).

En una coyuntura de nearshoring, Mario Veraldo señaló que actualmente en el Sistema Portuario Mexicano existen tres puertos grandes y una constelación de puertos menores, sin embargo, habría que preguntarse cuáles son los puertos con la capacidad de absorber el crecimiento de volumen generado por el nearshoring. “Los grandes puertos son Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas; este último es un ejemplo global. Manzanillo está

extremadamente saturado porque hay un crecimiento real de las importaciones chinas impulsadas por el nearshoring, porque hay que traer fábricas y hacer una serie de gestiones. Lázaro Cárdenas y Veracruz están mejor posicionados en términos de infraestructura y tecnología”.

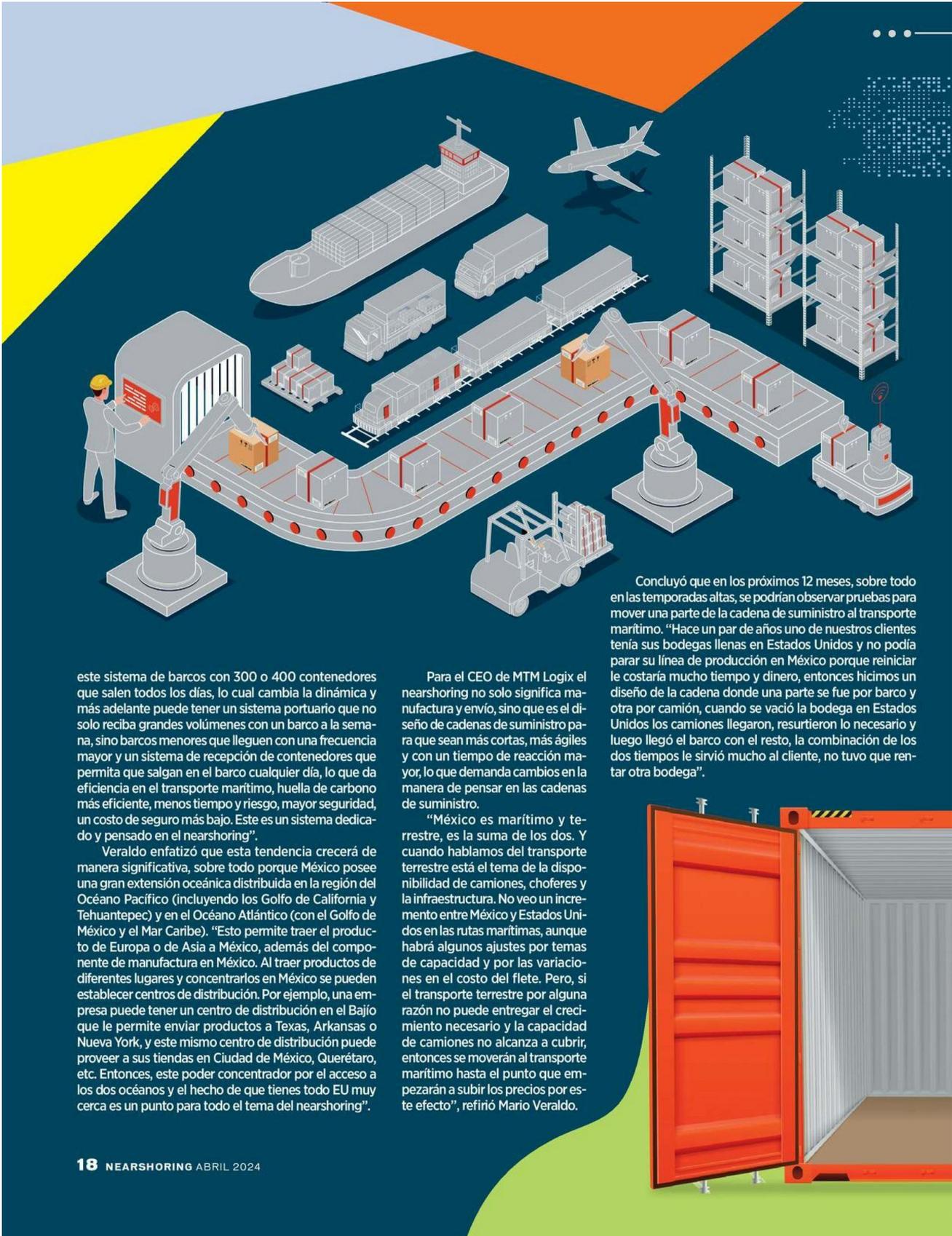
Ante este escenario, indicó que una tendencia son los sistemas de distribución marítima donde los puertos operan diferente. “Esto es nuevo, pensar en un sistema de transporte marítimo que conecta a México con Estados Unidos; por ejemplo, tener salidas y llegadas diarias, y dejar el contenedor en el puerto si el barco no alcanza a salir, lo puede hacer otro día. Los puertos no están hechos y pensados para esto, es un cambio. La gran oportunidad puede ser el Corredor Transistmico, que es una construcción con un puerto nuevo y puede tener



*La gran oportunidad puede ser el Corredor Transistmico, que es una construcción con un puerto nuevo y puede tener este sistema de barcos con 300 o 400 contenedores que salen todos los días”*

Mario Veraldo,  
 CEO de MTM Logix





este sistema de barcos con 300 o 400 contenedores que salen todos los días, lo cual cambia la dinámica y más adelante puede tener un sistema portuario que no solo reciba grandes volúmenes con un barco a la semana, sino barcos menores que lleguen con una frecuencia mayor y un sistema de recepción de contenedores que permita que salgan en el barco cualquier día, lo que da eficiencia en el transporte marítimo, huella de carbono más eficiente, menos tiempo y riesgo, mayor seguridad, un costo de seguro más bajo. Este es un sistema dedicado y pensado en el nearshoring”.

Veraldo enfatizó que esta tendencia crecerá de manera significativa, sobre todo porque México posee una gran extensión oceánica distribuida en la región del Océano Pacífico (incluyendo los Golfo de California y Tehuantepec) y en el Océano Atlántico (con el Golfo de México y el Mar Caribe). “Esto permite traer el producto de Europa o de Asia a México, además del componente de manufactura en México. Al traer productos de diferentes lugares y concentrarlos en México se pueden establecer centros de distribución. Por ejemplo, una empresa puede tener un centro de distribución en el Bajío que le permite enviar productos a Texas, Arkansas o Nueva York, y este mismo centro de distribución puede proveer a sus tiendas en Ciudad de México, Querétaro, etc. Entonces, este poder concentrador por el acceso a los dos océanos y el hecho de que tienes todo EU muy cerca es un punto para todo el tema del nearshoring”.

Para el CEO de MTM Logix el nearshoring no solo significa manufactura y envío, sino que es el diseño de cadenas de suministro para que sean más cortas, más ágiles y con un tiempo de reacción mayor, lo que demanda cambios en la manera de pensar en las cadenas de suministro.

“México es marítimo y terrestre, es la suma de los dos. Y cuando hablamos del transporte terrestre está el tema de la disponibilidad de camiones, choferes y la infraestructura. No veo un incremento entre México y Estados Unidos en las rutas marítimas, aunque habrá algunos ajustes por temas de capacidad y por las variaciones en el costo del flete. Pero, si el transporte terrestre por alguna razón no puede entregar el crecimiento necesario y la capacidad de camiones no alcanza a cubrir, entonces se moverán al transporte marítimo hasta el punto que empezarán a subir los precios por este efecto”, refirió Mario Veraldo.

Concluyó que en los próximos 12 meses, sobre todo en las temporadas altas, se podrían observar pruebas para mover una parte de la cadena de suministro al transporte marítimo. “Hace un par de años uno de nuestros clientes tenía sus bodegas llenas en Estados Unidos y no podía parar su línea de producción en México porque reiniciar le costaría mucho tiempo y dinero, entonces hicimos un diseño de la cadena donde una parte se fue por barco y otra por camión, cuando se vació la bodega en Estados Unidos los camiones llegaron, resurtieron lo necesario y luego llegó el barco con el resto, la combinación de los dos tiempos le sirvió mucho al cliente, no tuvo que rentar otra bodega”.



**LA TECNOLOGÍA AL SERVICIO  
 DE LA CADENA DE SUMINISTRO**

Una de las tendencias para las cadenas de suministro en materia de logística es la digitalización de los procesos.

En un contexto donde el sector logístico atraviesa por un proceso de recuperación y realineamiento, el objetivo de las inversiones en tecnología es mejorar la resistencia y la eficiencia de las cadenas de suministro.

El mercado demanda cada vez más soluciones que ofrezcan visibilidad de la cadena de suministro en tiempo real, capacidad para predecir y mitigar las interrupciones, y sistemas que puedan adaptarse rápidamente a los cambios en la demanda. Esto incluye la adopción de tecnologías de automatización, inteligencia artificial, análisis de datos y soluciones en la nube.

"Hemos observado que se está apostando por la diversificación de la cadena de suministro para reducir la dependencia de un único lugar o proveedor, lo que optimiza el tiempo, la demanda y genera ahorro de costos. Estos resultados positivos han llevado a una nueva revisión de las expectativas para el sector externo mexicano", comentó el CEO de MTM Logix.

Para Mario Veraldo, los próximos cinco a 10 años deberían estar marcados por una aceleración de la transformación digital en el sector de la logística y la cadena de suministro. "La inteligencia artificial y el aprendizaje automático desempeñarán un papel cada vez más importante en la previsión de la demanda, la optimización de la cadena de suministro y la gestión de riesgos. También podemos esperar una mayor atención a la sostenibilidad, con empresas que buscan reducir su huella de carbono y adoptar prácticas más sostenibles en sus operaciones de logística y cadena de suministro".

Agregó que en un escenario de nearshoring, las empresas que lleguen a México requerirán garantizar el ciclo de la vida de las mercancías, desde la colocación de órdenes de compra, hasta que los productos sean entregados en la bodega de sus clientes.



"Desarrollamos un sistema de torres de control de gestión integral de cadenas de suministro, cuyo objetivo es controlar los flujos de inventario para que la cadena de suministro no se detenga, le permiten reaccionar. Cuando hablamos de una cadena de suministro en nearshoring, la habilidad de reacción tiene que ser más eficiente y rápida. La torre de control da visibilidad y ayuda a reaccionar en caso de que algo no salga como debería", explicó el CEO.

Las torres de control recopilan datos únicos de los clientes que no están consolidados en otro lugar y transforman sus cadenas de suministro con la automatización de procesos y el análisis de datos. Con esto, las empresas son capaces de tener a la mano los KPIs necesarios para realizar cualquier cambio para un mejor desarrollo, por lo que las soluciones tecnológicas implementadas se traducirán en mejores prácticas y ahorro de costos.

"Se puede realizar un análisis predictivo a través de tecnologías de inteligencia artificial y aprendizaje automático. Estas tecnologías utilizan datos históricos y algoritmos para predecir futuros comportamientos y tendencias. En el contexto de la reducción de costos de inventario, el análisis predictivo puede prever la demanda futura de productos, lo que permite a las empresas optimizar sus niveles de inven-

tario y evitar costos innecesarios asociados con el exceso de inventario o la falta de stock", detalló Veraldo.

Estas torres de control son demandadas por retailers, los cuales operan con diversas familias de productos, así como las empresas de alimentos y bebidas, línea blanca y automotriz, por citar algunos.

"Con las torres de control los ahorros varían según la industria y la eficiencia del cliente en su operación. Hay clientes que pueden bajar su costo total hasta un 20 por ciento. Si el margen de un negocio es del 25 por ciento y le bajamos su costo total de su cadena de suministro un 20 por ciento, entonces agregamos un cinco por ciento a su margen de negocio, lo que le permite ser más flexible con sus precios y dirigirse a otros clientes o cadenas", puntualizó el CEO de MTM Logix.



ABRIL 2024 **NEARSHORING** 19

