FREIGHTOL

Guía de la **Digitalización del Transitario**

Claves para entender cómo las empresas transitarias están aprovechando las nuevas tecnologías para competir en el nuevo mercado.

FREIGHTOL

Índice

FREIGHTOL | **Guía de la Digitalización del Transitario**

1. La digitalización logística ya está en marcha 4

2. ¿Por qué aumenta la digitalización de los transitarios? 5

3. ¿Cómo se están digitalizando los principales transitarios internacionales? 7

4. ¿Qué beneficios representa la digitalización para los transitarios? 9

5. ¿Qué procesos optimiza un transitario con la digitalización? 11

6. Falsos mitos sobre la digitalización de los transitarios. 13

7. La regulación que viene: EFTI, un nuevo impulsor para la digitalización de los transitarios 15

8. Conclusión 17

INTRODUCCIÓN

El nacimiento del transitario híbrido

Ha pasado ya más de una década desde la irrupción de los transitarios digitales y parece ya superada la desconfianza que despertó su llegada en el mercado logístico, especialmente entre los transitarios que en aquel momento pasaron a considerarse tradicionales.

La puesta en marcha de aquellas nuevas empresas por parte de profesionales que en muchos casos procedían de sectores ajenos al sector, con un perfil muy tecnológico y la ambición de revolucionar la actividad de los transitarios, fue interpretada con recelo por parte de muchos actores que estaban todavía muy lejos de **entender que la digitalización representaba, en realidad, una ventaja operativa para todos los transitarios.**

La prueba es que más de diez años después, ni los denominados transitarios digitales han copado todo el negocio ni, mucho menos, han desaparecido. Ambos conviven en un mercado que se ha digitalizado y las diferencias comienzan a difuminarse.

A lo largo de este periodo, los transitarios digitales han comenzado a ampliar su cartera de servicios para asemejarse a los tradicionales y, en paralelo, un gran número de transitarios que ya operaban en el mercado han avanzado en su proceso de digitalización en una carrera por adaptarse a las nuevas reglas de juego de un sector que se ha transformado.

Tampoco desaparecerán los transitarios tradicionales que están todavía en la fase previa a emprender este salto tecnológico. **Poco a poco incorporarán soluciones digitales y se convertirán en operadores híbridos, compatibilizando estos nuevos procesos con el valor añadido que ya aportaban como consultores expertos en la prestación de soluciones de transporte integrales.**

La digitalización no es ningún campo de batalla para los transitarios. Es un terreno lleno de oportunidades para todos, tanto para los digitales como para los tradicionales. Al fin y al cabo, la única diferencia entre ambos es que los primeros descubrieron antes la potencialidad que representa la tecnología para optimizar la ingente cantidad de datos que caracteriza la actividad de los transitarios. Y el que aún no se haya dado cuenta, todavía está a tiempo.

Bienvenidos a la digitalización, transitarios.

1. La digitalización logística ya está en marcha

La digitalización ha dejado de ser un concepto difuso que pueda retrasarse de forma permanente como un objetivo a largo plazo. Es un proceso concreto y que ya está presente en la sociedad, en la economía, por supuesto en la logística, y, por tanto, en la actividad de los transitarios.

El argumento del escaso desarrollo tecnológico de las empresas logísticas está cada vez más cerca de convertirse en un tópico. Lo evidencian, por ejemplo, los últimos datos ofrecidos por la Comisión Europea, que señalan que el 20% de las empresas españolas dedicadas al transporte y la logística superan con nota el índice de intensidad digital, con seis puntos de ventaja respecto a la media europea.

Índice de intensidad digital de las empresas (%)

Total de empresas	**Muy baja**	**Baja**	**Alta**	**Muy alta**
UE	44	34	19	3
España	40	35	22	3
Empresas logísticas	**Muy baja**	**Baja**	**Alta**	**Muy alta**
UE	56	31	12	2
España	45	35	17	3

Datos en % correspondientes a 2021.
Fuente: ***Eurostat***

La evolución en el grado de desarrollo de las soluciones tecnológicas en el ámbito logístico confirma, además, que el ritmo de las inversiones se está acelerando. En 2015, un 10% de las empresas de este sector contaban con servicios de cloud computing; seis años después, en 2021, el porcentaje prácticamente se había triplicado, hasta alcanzar el 27% de las empresas.

Implantación de servicios de cloud computing en las empresas logísticas españolas (%)

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
10	13	20	20	-	21	27

Fuente: ***Eurostat***

Es evidente que las nuevas condiciones impuestas por la pandemia de COVID19 han representado un factor impulsor en la puesta en marcha de estas soluciones digitales, pero parece también claro que este incremento prolongado refleja una tendencia continua hacia la adopción de nuevas tecnologías.

2. ¿Por qué aumenta la digitalización de los transitarios?

Para comprender el motivo por el cual los transitarios han iniciado este proceso debemos entender que su posición como intermediarios en la cadena de transporte los hace especialmente vulnerables ante las presiones que el resto de los eslabones ejercen para avanzar en la digitalización. De este modo, es **el propio mercado el que está impulsando a los transitarios a activar esta estrategia para mantener su posición competitiva, adaptarse a las innovaciones que introducen otros actores y proporcionar una experiencia óptima al cliente.**

Maersk es un buen ejemplo para mostrar la forma en la que ha cambiado el mercado. La principal naviera del mundo asegura que, en la actualidad, el 90% de sus reservas se realizan a través de su página web. En el camino de integración vertical que han emprendido estas empresas por la prestación de servicios logísticos cada vez más globales, la digitalización es uno de los primeros retos que se han propuesto superar.

Según datos de la propia naviera danesa, la contratación online permite acelerar el proceso que antes se realizaba manualmente, con el que se tardaba entre cuatro y seis horas para recibir un conocimiento de embarque preliminar o una orden de liberación de la carga. Maersk aporta otra información relevante: unos 30 profesionales y entidades intervienen en el proceso de envío de un producto utilizando un contenedor. A lo largo de todo este proceso, se producen más de 200 interacciones independientes, que requieren un conjunto diferente de documentos elaborados por personas, por medio de múltiples soportes, por lo que cada una de estas fases representa una amenaza potencial, por una manipulación intencionada o simplemente por un error humano

PROCESO PARA EL ENVÍO DE UN PRODUCTO UTILIZANDO UN CONTENEDOR

30 profesionales y entidades involucradas y más de 200 interacciones independientes:

- **Documentos**
- **Precios**
- **Control aduanero**

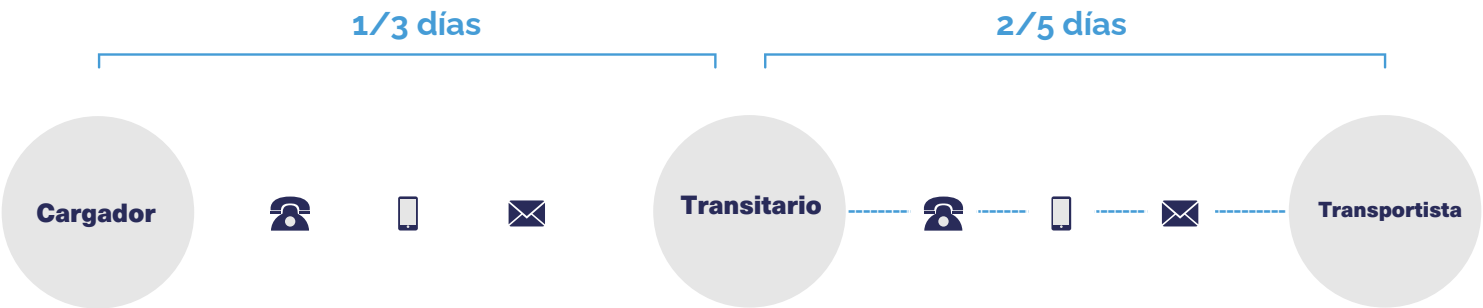
Fuente: Maersk

Este proceso manual representa una amenaza potencial, por una manipulación intencionada o simplemente por un error humano.

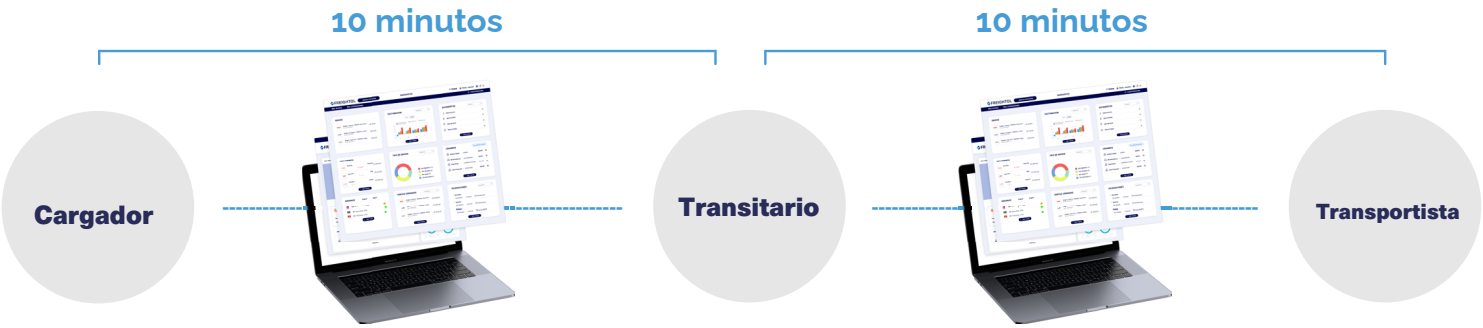
No estamos revelando ninguna información desconocida para los transitarios. La cotización de un envío ha sido (y es todavía, en muchos casos) un largo proceso para sus profesionales, consistente en la gestión manual de un gran volumen de datos a través de distintos sistemas. Correos electrónicos, llamadas telefónicas, documentos Excel o, incluso, faxes, han marcado la jornada laboral de los transitarios para procesar las tarifas de navieras y transportistas, preparar las cotizaciones o reclamar documentación que quedaba pendiente.

Ante esta necesidad de mejorar la competitividad, las nuevas plataformas digitales han irrumpido en el mercado como palancas de digitalización para ayudar a las empresas a agilizar todas estas gestiones sin necesidad de que desarrollen herramientas digitales propias. Nuevas soluciones como la que Freightol ofrece a los transitarios para reducir a unos clics procesos que podían dilatarse días, obtener presupuestos y reservar envíos de forma instantánea, se están convirtiendo en grandes impulsoras de la digitalización.

El día a día del Transitario sin Freightol Manager



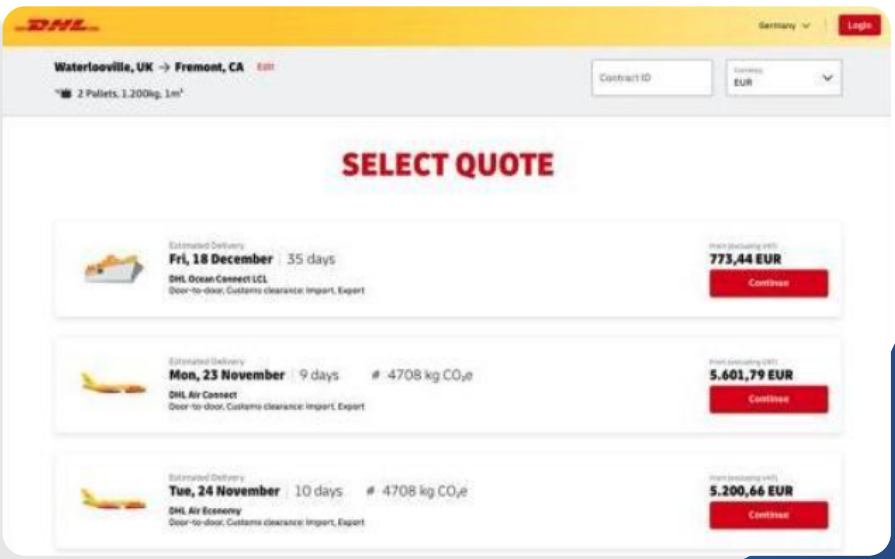
El día a día del Transitario con Freightol Manager



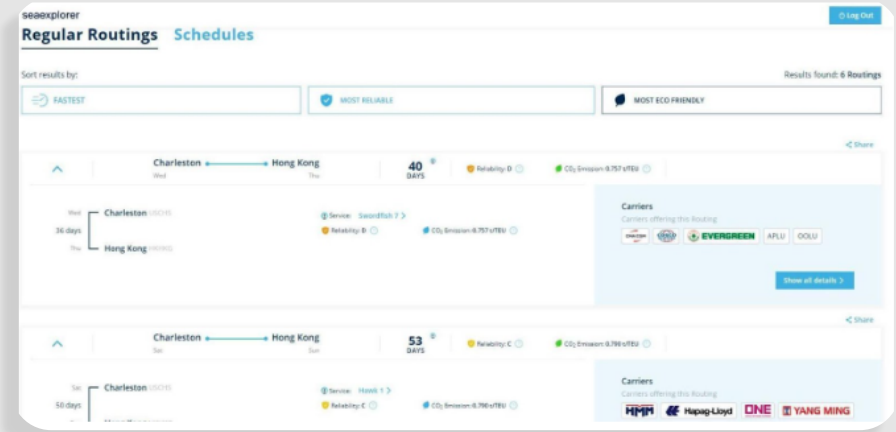
3. ¿Cómo se están digitalizando los principales transitarios internacionales?

La digitalización se ha convertido en una prioridad en la hoja de ruta de los mayores transitarios internacionales, que promueven inversiones en tecnología para adaptarse a la tendencia creciente de transacciones online en el transporte de mercancías. Analizamos las estrategias que están adoptando los tres transitarios que lideran el ranking de ingresos del negocio para comprobar que existen ciertos patrones comunes –más allá de las similitudes en el nombre de las herramientas–, como la apuesta por la creación de plataformas digitales para agilizar la contratación de servicios de transporte.

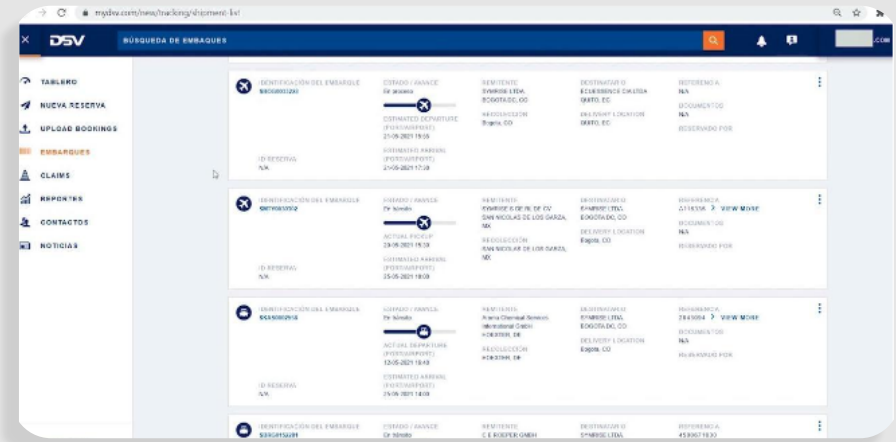
DHL Global Forwarding presentó en 2020 **myDHLi,** la nueva plataforma digital que permite la cotización y reserva online que la empresa lanzó al mercado a propósito de su "Estrategia 2025: Aportar excelencia en un mundo digital", un ambicioso plan de transformación digital que contempla 2.000 millones de euros de inversión.
Los resultados de **myDHLi** muestran ya un crecimiento del 56% en el volumen de reservas y ventas, por lo que la empresa ha ampliado la disponibilidad global de la plataforma de 8 a 62 países.



Kuehne + Nagel dispone desde 2018 de dos plataformas digitales creadas para ofrecer cotizaciones, reservas y seguimiento online: **myKN**, que cubre todos los modos de transporte; y Sea Explorer, especializada en el mercado marítimo y focalizada en el transporte de contenedores. Desde entonces, la empresa ha sumado nuevas funcionalidades, especialmente a raíz de la pandemia, que también se convirtió para Khuene Nagel en un factor impulsor de su apuesta por la digitalización.



DSV cuenta también desde 2018 con **myDSV**, una plataforma digital presentada por aquel entonces como un servicio añadido para que sus clientes tuvieran la opción de realizar reservas y disponer de información más detallada en el transporte por carretera, como por ejemplo, el estado de los envíos y el historial de eventos, notificaciones e informes. La compañía decidió ampliar en 2021 esta herramienta con nuevos servicios para el transporte marítimo y aéreo, tras comprobar la buena acogida por parte de sus clientes.



4. ¿Qué beneficios representa la digitalización para los transitarios?

Estos son los principales aspectos en los que la digitalización aporta ventajas competitivas a una empresa transitaria:

1. Mejora de la productividad:
Las nuevas herramientas de digitalización para transitarios permiten la automatización de diferentes procesos, como la incorporación de datos, cotizaciones, análisis, facturación y otras funciones de contabilidad. Al automatizar estas tareas, los transitarios pueden concentrarse en otros ámbitos del negocio, como el crecimiento de la empresa, el fortalecimiento de las relaciones con los clientes o la mejora en su servicio de atención.

2. Cotizaciones al instante:
Uno de los principales puntos a favor de la digitalización es el cambio que representa en procesos como la obtención de cotizaciones, la información sobre precios o la confirmación del booking, ya que los transitarios reducen a un solo clic una labor que requería hasta el momento un amplio conjunto de procesos manuales para contactar con múltiples proveedores de transporte. Toda la información clave al instante, y sin la necesidad de buscar en múltiples pantallas los datos de cada uno de los proveedores.

3. Menos errores:
La automatización de procesos representa una menor intervención de personal en la gestión de la documentación y de los datos, reduciendo las posibilidades de que se cometan errores humanos.

4. Aumento de la comunicación con clientes y proveedores de transporte:
La disponibilidad de una plataforma digital permite a los transitarios una comunicación más fluida con todas las partes interesadas y acelerar drásticamente los plazos de respuesta o de resolución de problemas.

5. Localización continua de los envíos:
La digitalización proporciona a los transitarios la posibilidad de ofrecer a sus clientes un seguimiento de sus envíos, mediante notificaciones y alertas que informen sobre la localización de la mercancía y los plazos para su entrega.

6. Mayor control operativo y financiero:
La digitalización brinda a los transitarios una nueva panorámica de la empresa y su actividad, con una visión global del negocio, que ayuda a los empresarios a comprender mejor qué está impulsando o afectando a sus resultados y, por tanto, disponer de toda la información para tomar las mejores decisiones para su negocio.

A la vez, los transitarios disponen de más capacidad para evaluar el rendimiento de los proveedores de transporte, mediante el seguimiento, por ejemplo, de los cumplimientos en los plazos de entrega o la comparativa sobre el servicio ofrecido, lo que permite un mejor análisis para optimizar futuros envíos.

7. Más conocimiento de los clientes:
El acceso a toda la información que ofrece una plataforma digital proporciona una visión completa de los clientes para conocer mejor sus necesidades y preferencias, ya que permite realizar un seguimiento a su toma de decisiones, cómo interactúan y en qué criterios fundamentan la decisión de compra.

8. Optimización de costes:
La automatización de tareas y procesos ayuda a reducir los costes en el proceso, lo que genera ahorros significativos para la empresa. El análisis continuo de los datos y la disponibilidad continua de toda la información proporciona una ayuda a los transitarios para mantener los costes bajo control y proteger los márgenes.

9. Competir con transitarios de mayor volumen:
La digitalización es un factor que ayuda a los transitarios más pequeños a competir con los grandes actores de este segmento de negocio y con los transitarios digitales. Disponer de una plataforma digital permite a pymes del sector nuevas capacidades para incrementar su eficiencia operativa y ofrecer a sus clientes servicios que hasta el momento solo estaban al alcance de empresas que realizaban grandes inversiones en tecnología.

10. Acceder a nuevos mercados:
La entrada al mundo digital significa también la apertura a nuevos mercados y el acceso a nuevos canales de venta, que representan más oportunidades comerciales para las empresas.

5. ¿Qué procesos optimiza un transitario con la digitalización?

Las ventajas que aporta la digitalización se materializan en la práctica como un beneficio inmediato para los transitarios en un gran número de actividades de su operativa diaria. Enumeramos a continuación algunos de los procesos cotidianos en los que tiene un mayor impacto:

1. Tarifas negociadas (excels y pdfs)
La continua revisión de las tarifas obliga a los transitarios a gestionar diariamente con un volumen muy elevado de archivos Excel o PDF, diseñados en diversos formatos, que elevan la complejidad de esta información y facilitan la aparición de errores humanos. Uno de los beneficios más evidentes de la digitalización es la enorme simplificación que representa para agilizar y optimizar este enorme conjunto de datos.

2. Tarifas Spot
La rápida actualización de precios que define a las tarifas spot, exige a los transitarios una mayor velocidad de respuesta que en el mercado negociado. Una plataforma digital permite a los transitarios el acceso inmediato a toda la información necesaria, sin necesidad de utilizar diferentes programas o herramientas para comparar los precios, y decidir la mejor opción antes de que cambie el precio.

3. Precios al momento
Un ejemplo del valor añadido que aporta la digitalización a los transitarios es que posibilita a sus clientes la obtención de precios al instante, sin intercambiar llamadas de teléfono, redactar emails y esperar indefinidamente una respuesta. Las plataformas digitales permiten a las empresas transitarias acelerar el proceso de contratación de sus servicios, desde cualquier lugar y en todo momento.

4. Aprobación o rechazo de presupuestos
Los transitarios son muy conscientes de que cualquier retraso en la aprobación de un presupuesto puede dilatar posteriormente la entrega final de las mercancías. Por este motivo, un Freight Management System aporta una gran ventaja para asegurar la aprobación o rechazo instatáneo de los presupuestos.

5. Booking
Las plataformas digitales permiten a los transitarios cotizar sus envíos en los modos de transporte que elijan y obtener en segundos un booking con todas las opciones disponibles, ajustadas a sus criterios, para decidir la reserva de espacio más adecuada a sus necesidades.

6. e-AWB
Uno de los grandes beneficios de la digitalización para los transitarios es la oportunidad de implementar el e-AWB, el sistema ideado por IATA para digitalizar toda la documentación del transporte de carga aérea y que permite un completo rastreo de la mercancía.

7. Documentos
La principal ventaja de una plataforma digital creada específicamente para transitarios es que se trata de una herramienta adaptada específicamente a sus necesidades. Toda la documentación que engloba la actividad de estas empresas comenzará gestionarse con un software común, ideado para cada una de sus actividades concretas, generando un nuevo estándar para sus documentos internos y externos.

8. Tracking
Las herramientas FMS posibilitan tanto a los transitarios como a sus clientes una completa visibilidad de su cadena de suministro, con toda la información sobre el lugar y el estado en el que se encuentra la mercancía.

9. Base de datos de clientes
Los softwares que digitalizan la actividad de los transitarios aportan una revolución en el tratamiento de todos los datos e información que han acumulado en este mercado. En concreto, una gran oportunidad se encuentra en el enriquecimiento de las bases de datos de sus clientes, con una documentación mucho más precisa de sus tráficos, pero también de sus necesidades y preferencias.

10. Comunicación con proveedores y con clientes
La entrada al mundo digital es sinónimo de más y mejor interactividad con todos los actores implicados en la actividad de los transitarios. Un nuevo canal de comunicación más adecuado seguro para el intercambio de toda la información, accesible desde todo tipo de dispositivos, las 24 horas del día y los 7 días de la semana.

6. Falsos mitos sobre la digitalización de los transitarios

A pesar de que los transitarios son cada vez más conscientes de las ventajas de la digitalización, este concepto continúa siendo percibido como una amenaza por parte de algunas empresas. Este escepticismo se sustenta, en la mayoría de los casos, en tópicos y mitos que no se corresponden con la realidad:

Mito 1: "Soy un transitario consolidado y no necesito digitalizarme".
Ninguna empresa transitaria puede ser ajena a la digitalización, porque no lo son ni sus clientes ni sus proveedores. Tanto cargadores como navieras, aerolíneas y transportistas han avanzado de forma generalizada en este ámbito y requieren que el transitario, como agente intermediario entre todas las partes, participe de forma activa en la digitalización.

Mito 2: "Mis clientes no lo demandan".
La experiencia de los clientes ya es digital. Viven y trabajan en un mundo en el que la digitalización ya se ha afianzado, en el que la inmediatez es una exigencia indispensable. Por lo tanto, esperar para recibir una cotización o el retraso en cualquier trámite serán elementos cada vez más críticos, porque son conscientes de que actualmente existen soluciones para acelerar estos procesos.

Mito 3: "No veo claro el beneficio económico de la digitalización".
Hasta hace unos años la digitalización podía considerarse exclusivamente como una oportunidad para que los transitarios incrementaran su cuota de mercado. A estas alturas, la digitalización es una exigencia cada vez más indispensable para no quedar fuera del mercado. Y es posible que, en poco tiempo, lo más razonable sea plantearse la duda de qué beneficio económico puede aportar una empresa transitaria que no esté digitalizada.

Mito 4: "Prefiero esperar para comprobar si se consolida".
No es preciso ser un visionario para comprobar que la tendencia hacia la digitalización es una dinámica consolidada. Retrasar esta decisión únicamente acelerará en el futuro la urgencia de digitalizarse, por lo que es mucho más recomendable comenzar a plantear de forma inmediata qué tecnología y qué software es el idóneo para cada empresa.

Mito 5: "La digitalización es cara".
La aparición de las plataformas digitales está democratizando el acceso a la digitalización de los transitarios, también en términos de coste. La implantación de estas herramientas no requiere ninguna inversión inicial y representa, de hecho, un importante factor de ahorro operativo para las empresas.

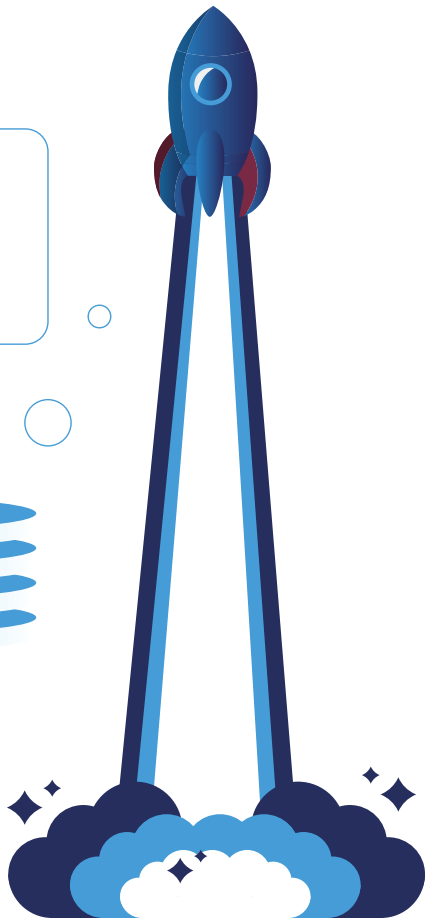
Mito 6: "Es solo para los grandes transitarios".
Los grandes transitarios ya han digitalizado su operativa, con soluciones cada vez más integrales. Ha llegado el turno del resto de transitarios, tanto pequeños como medianos, que pueden acceder a la digitalización con plataformas que ahorran el desembolso de inversiones en sistemas tecnológicos propios.

Mito 7: “Mis empleados no están cualificados”.
Una de las grandes cualidades que caracteriza a Freightol es la facilidad de su uso, ya que se ha concebido y diseñado con el objetivo de que se convierta en una herramienta muy intuitiva para facilitar el acceso de todos los profesionales del sector, sea cual sea su formación tecnológica.

Mito 8: “Requiere mucho tiempo”.
Las plataformas digitales son aplicaciones maduras que ofrecen la ventaja de que ya están listas para utilizar. En el caso de Freightol, por ejemplo, ya está ofreciendo soluciones concretas a las necesidades de las empresas transitarias, por lo que aporta resultados inmediatos a las compañías.

Mito 9: “No es seguro”.
La digitalización representa un incremento de la seguridad para la correcta gestión de todos los datos que manipula diariamente un transitario y en la protección de los documentos, accesibles en cualquier momento y desde cualquier lugar en una única plataforma, sin necesidad de asumir los riesgos que representa el envío de información.

Mito 10: “Ninguna plataforma se adapta al trabajo de los transitarios”.
En el mercado pueden encontrarse diferentes herramientas digitales para el ámbito logístico, con diversas funcionalidades y dirigidas a segmentos específicos. Freightol está creada precisamente para solucionar los problemas concretos que definen el día a día de una empresa transitaria y aportar respuestas prácticas a sus necesidades.



7. La regulación que viene: eFTI, un nuevo impulsor para la digitalización de los transitarios

Más allá de los beneficios que puedan observar los transitarios en este desarrollo tecnológico y de que se derriben las barreras que todavía retrasan la adopción de nuevas herramientas, existe otro factor que empujará a este colectivo hacia la digitalización: el reglamento sobre Información electrónica para el transporte de mercancías (eFTI, por sus siglas en inglés).

"Se trata de un avance brutal", asegura el presidente de Feteia, Enric Ticó, en el podcast 'La Digitalización del Transitario', en el que destaca la importancia que representará esta nueva regulación para avanzar de forma más decidida hacia la digitalización. "En 2024 nos empuja a todos a que todo esté digitalizado, toda la documentación", señala en la conversación con Raúl Pérez y Juliana Chiarella, de Freightol.

En efecto, este reglamento entrará en vigor en agosto de 2024 y establece un marco legal para que los operadores de transporte por carretera, ferroviario, marítimo y aéreo compartan información en formato electrónico con las autoridades competentes.

La Comisión Europea establece, de esta forma, un entorno totalmente digital para el intercambio de información en el transporte de mercancías, reemplazando la documentación en papel en el sector. Lo hará por tramos y, por el momento, el reglamento eFTI no representará la digitalización obligatoria en el transporte, sino un primer paso para que las administraciones la impulsen: en agosto de 2015, las autoridades competentes deberán poder aceptar la información reglamentaria comunicada por vía electrónica; y antes de 2029, la Comisión presentará un informe en el que está previsto que se establezca la obligatoriedad de la documentación electrónica.

Los planes de Bruselas para digitalizar el transporte se focalizan, por tanto, en la administración, ya que considera que uno de los principales obstáculos era "el escaso y diverso grado de aceptación de las autoridades de los documentos o información que las empresas facilitan por vía electrónica". Un problema que, en opinión de la propia Comisión, está motivado por un "marco jurídico fragmentado que establece obligaciones inconsecuentes" para las autoridades y, por otra parte, por "un entorno de TI fragmentado caracterizado por una multitud de sistemas o soluciones no interoperables para el intercambio electrónico de documentación e información relacionada con el transporte, tanto para la comunicación entre las empresas y la administración como entre las empresas".

Solucionar estas trabas supondría un ahorro millonario para todos los actores vinculados al transporte. Las estimaciones ofrecidas por la Comisión Europea para los próximos 20 años son las siguientes::

- **Beneficio de hasta 27.000 millones de euros**
- **Reducción de la carga administrativa**
- **Ahorro de entre 75 y 102 millones de horas de trabajo al año**

Dentro de siete años, cuando previsiblemente la documentación electrónica se convierta en una obligación para el transporte de mercancías en Europa, ningún transitario quedará fuera de la digitalización. La regulación administrativa y la propia evolución del mercado logístico conducen a las empresas transitarias a emprender cuanto antes este salto tecnológico.

En cualquier caso, gran parte de este camino ya se ha recorrido y el perfil actual de la empresa transitaria tiene muy poco que ver con el de hace una década. Por entonces, el término "digitalización" generaba debate en el seno del sector, dividido entre transitarios digitales y tradicionales. Más de diez años después, esta rivalidad ha desaparecido y las enormes diferencias que los separaban han comenzado a diluirse.

Por una parte, los principales actores de este negocio iniciaron hace años su digitalización. Los transitarios con mayor visión de futuro y capacidad inversora han apostado en los últimos cinco años, y especialmente a raíz de la irrupción de la pandemia en 2020, por activar su presencia en el nuevo modelo digital mediante plataformas propias.

A su vez, el éxito de softwares y herramientas Freight Management System (FMS) están contribuyendo enormemente a que pequeños y medianos transitarios aprovechen muchas de las ventajas de eficiencia y rapidez que parecían reservadas a sus competidores de mayor dimensión a los denominados digitales.

Unos y otros forman ya parte de un nuevo grupo de transitarios tradicionales y digitalizados, que continuarán ofreciendo al mercado su experiencia en el diseño de redes complejas de transporte y compatibilizando estos servicios de valor añadido con nuevas soluciones tecnológicas con las que automatizarán muchos de sus procesos.

El último Índice de Mercados Logísticos Emergentes de la consultora Transport Intelligence, correspondiente a 2022, apunta además que esta evolución se producirá también en los transitarios considerados actualmente digitales. El informe señala que, en el futuro, estas empresas continuarán centradas en la labor de simplificar los flujos de carga, pero ofreciendo cada vez una variedad más amplia de servicios a sus clientes.

Esta dinámica se percibe ya en los movimientos que están efectuando los transitarios digitales, según Transport Intelligence, que detecta que estas empresas "han ampliado gradualmente su oferta de servicios para competir y acaparar cuota de mercado, además de avanzar en la prestación de servicios de valor añadido que tradicionalmente han sido proporcionados por los transitarios tradicionales". Así, estos operadores ofrecen ahora servicios como la trazabilidad de la cadena de suministro, el seguro de la carga, la optimización de la red, los sistemas de gestión de pedidos o la gestión de excepciones, entre otros.

El futuro del mercado transitario estará ocupado por empresas que compatibilicen ambas esferas. La digitalización no convertirá a los transitarios denominados tradicionales en transitarios digitales, sino en operadores híbridos que no renunciarán a la prestación de los servicios de consultoría que han definido su profesión como arquitectos de la cadena logística, pero integrando cada vez más capacidades digitales con los que optimizar sus gestiones.

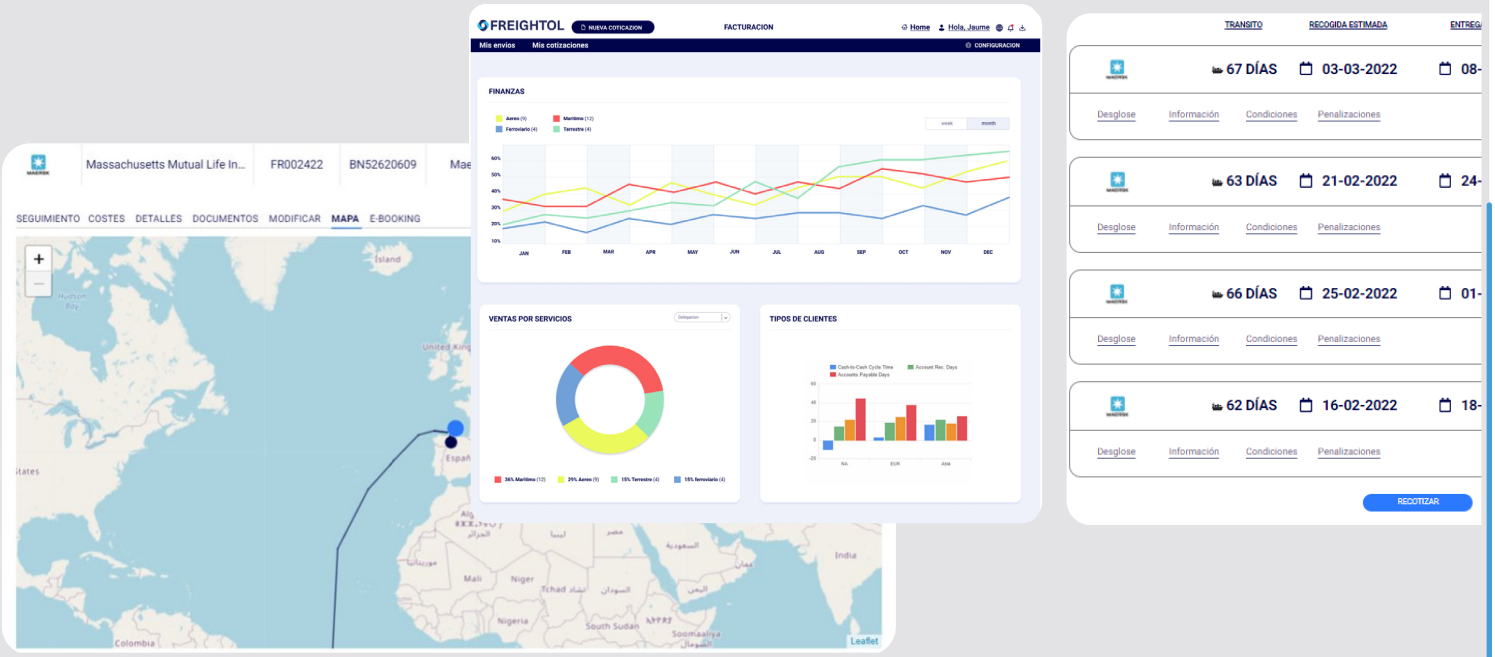
Los próximos dominadores de este negocio serán, por tanto, los transitarios híbridos: los tradicionales que mejor incorporen procesos digitales y los digitales que logren sumar mayor calidad en la prestación de los servicios que tradicionalmente ofertaban los transitarios.

8. Conclusión

Las empresas transitarias necesitan adaptarse a las últimas soluciones digitales para continuar siendo competitivas. Esto engloba tanto los procesos más simples como la profesionalización de personal y el cambio cultural de las empresas.

Como hemos comentado durante este e-book, softwares y empresas que nacieron digitales son una opción rápida y con bajo coste de inversión para los transitarios pequeños y medianos que no pueden desarrollar su propio sistema.

Desde Freightol, hemos creado un FMS (Freight Management System) que digitaliza, centraliza y automatiza toda la operativa global del transitario.



De esta forma, la solución proporciona una cobertura integral de todos los servicios y de todos los modos (marítimo, aéreo y terrestre), facilitando a los transitarios el acceso rápido e intuitivo a los datos y a la información que resulta clave en la toma de decisiones.

Si te interesa transformar tu negocio y ahorrar hasta el 80% de tus costes y tiempos como transitario, ponte en contacto con nosotros.

FREIGHTOL

Become a digital freight forwarder