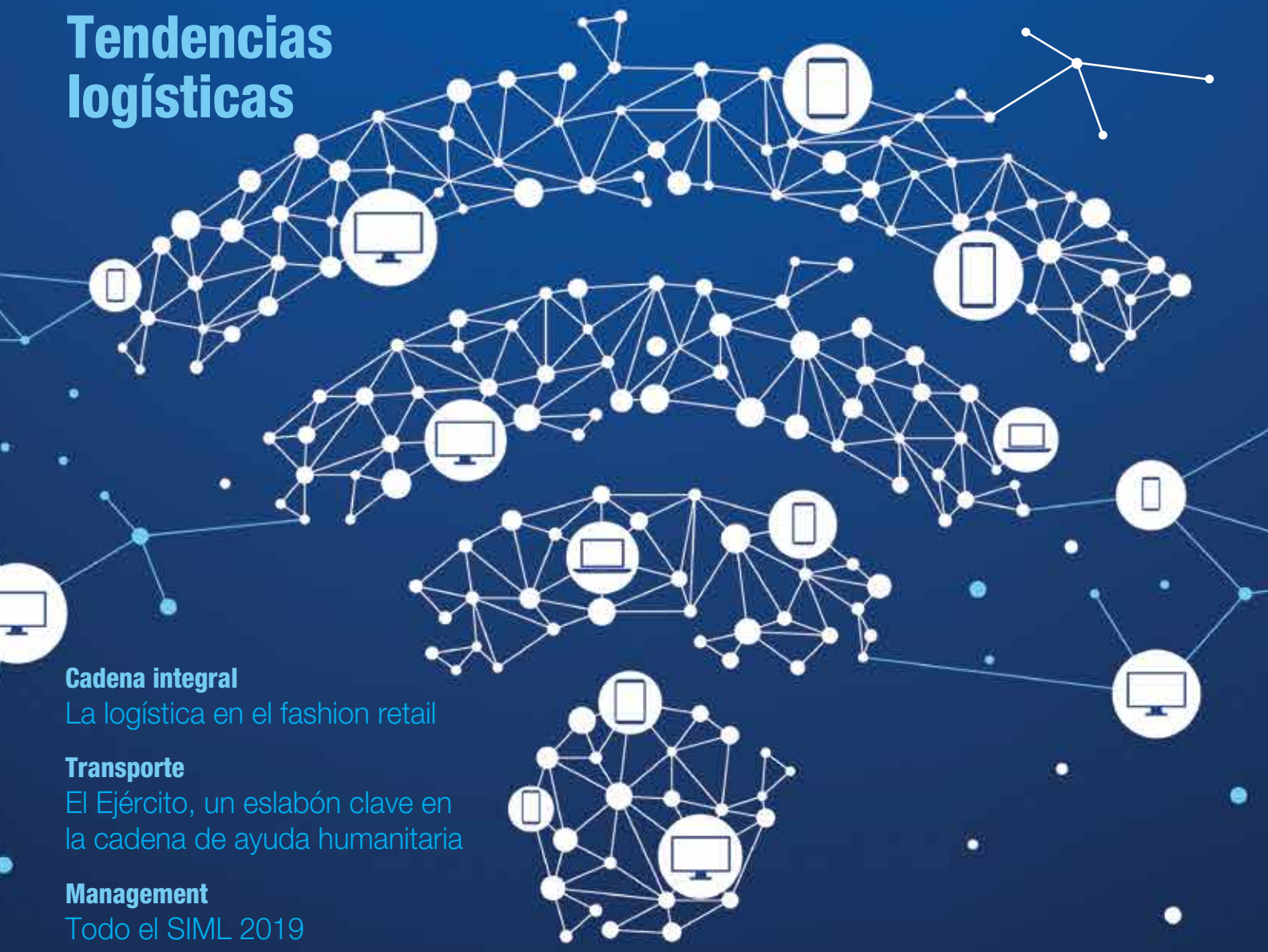
Año XXV, Nº6, julio 2019

Logística

REVISTAS ÉNFASIS

Hacia la conectividad TOTAL

Tendencias logísticas



Cadena integral
La logística en el fashion retail

Transporte
El Ejército, un eslabón clave en la cadena de ayuda humanitaria

Management
Todo el SIML 2019

LA SOLUCIÓN PARA SU OBRA LLAVE EN MANO

ESTRUCTURAS METÁLICAS PISOS INDUSTRIALES

Somos una empresa constructora regional especializada en la ejecución de naves logísticas, industriales, agroindustriales y retail. Nuestra trayectoria, respaldada por el Grupo Ostapovich y sus más de 30 años de experiencia en el rubro de la construcción, nos permiten hoy estar presente en Argentina y Uruguay.

HORMETAL
EMPRESA CONSTRUCTORA

Argentina
Autopista Panamericana 2250 (Km 40,5) Garín - Prov. de Buenos Aires
hormetal@hormetal.com | Tel: (+54 348) 447-3555

Uruguay
Ruta 8 (Km 25.200) Barros Blancos - Canelones
hormetalUY@hormetal.com | Tel: (+598) 2288-7060

/hormetalsa
/hormetalsa
/hormetalsa

www.hormetal.com

CELSUR

SERVICIOS LOGISTICOS INTEGRALES

www.celsur.com.ar

Logística
REVISTAS ÉNFASIS

SUMARIO

Año XXV, Nº6, julio 2019

Director Daniel A. Nacach

Directora de Eventos Laura Fernández

Gerente Tomás Hirsch
thirsch@enfasis.com

Secretaria de Redacción Marcela Vincenti
mvincenti@enfasis.com

Edición y Redacción Martín Alí
logistica@enfasis.com

Diseño Gráfico Laura Bonatto Marchello
lbonatto@enfasis.com

Suscripciones Beatriz Stancanelli
suscripciones@enfasis.com
+5411 6009 2283

Impresión Gráfica Pinter S.A.

FLC S.A.

INFORME ESPECIAL
Tendencias logísticas

Adaptarse al futuro o crearlo: ¿qué hará ahora con su operación logística?
Por Vanesa Villar 10
Si bien es imposible predecir el futuro, existen herramientas que permiten, a partir del análisis de variables estratégicas, obtener pistas interesantes sobre cómo se comportará el mercado en un futuro cercano.

Industria y RRHH en el ecosistema digital
Entrevista a Alberto Iglesias Paiz 16
La evolución de las tecnologías de comunicación transforma la dinámica operativa de todo tipo de industrias y empieza también a delinear un futuro laboral distinto, con menos puestos operativos y más vinculado a la toma de decisiones.

Automatización, la evolución necesaria para la manufactura
Por Omar Alejandro Aquino Bolaños 20

El impacto de las tecnologías disruptivas
Por Martín López Ramos 24

Los riesgos que enfrenta la cadena de suministro
Por Redacción Énfasis Logística 28

El poder de los datos hechos información
Entrevista a Mauricio Fernández y a Hernán Radrizzani 32

En 10 años, la industria estará totalmente conectada
Por Alfredo Martínez 34

CADENA INTEGRAL

La logística en el fashion retail

Por Graciela Medrano 40

El éxito de las empresas de retail que comercializan mercadería de lujo o de moda depende directamente de una logística construida de manera competente.

TRANSPORTE

El Ejército, un eslabón clave en la cadena de ayuda humanitaria

Por Redacción Énfasis Logística 46

La capacidad operativa, el equipamiento, la formación y ejercicio constante, junto a la vocación de servicio, hacen de la ayuda humanitaria del Ejército un actor irremplazable en la logística de asistencia ante situaciones límite.

TECNOLOGÍA

Apps al servicio de la gestión logística

Entrevista a Estanislao Bazterrica 52

Las innovaciones tecnológicas ponen al alcance de cualquier operación logística potentes herramientas capaces de optimizar la gestión y dinámica de las operaciones. Simplemente descargando una App es posible gestionar, administrar y controlar la logística del transporte de mercaderías desde un celular.

MANAGEMENT

El público confirmó el éxito de la 13º edición del Seminario

Por Redacción Énfasis Logística 58

2.510 profesionales vinculados con la actividad logística dijeron presente, el pasado 4 de junio en el Hipódromo de San Isidro, en lo que fue una verdadera jornada de capacitación, actualización y encuentro profesional. El nivel récord de asistencia marcó la dinámica del evento, que ofreció en sus dos auditorios conferencias de alto nivel.

ÍNDICE

6 Escenario

44 Tendencias y retos en logística de perecederos

48 Tendencias de un año complejo

56 Vanguardia

64 Comunicación, factor clave de la logística

66 Innovación como eje de desarrollo

68 Empresas al día

72 Agenda

74 Índice de anunciantes

El contenido de las notas firmadas no necesariamente representa la opinión del editor, siendo de exclusiva responsabilidad de los autores. Es una publicación propiedad de F.L.C. S.A.
Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723. Énfasis Logística es una publicación de F.L.C. S.A.
Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 572.032.

Arte digital de Tapa: Laura V. Bonatto Marchello

Confirman financiamiento para Circunvalar ferroviaria a Santa Fe

Con la nueva circunvalación ferroviaria a Santa Fe, el tren de cargas dejará de circular por la ciudad, eliminándose tiempos de espera en los cruces ferroviarios y generándose una transformación inédita en el ejido urbano de la ciudad, surcado hoy por 62 pasos a nivel. La obra generará 900 empleos, en un plazo estimado de 2 años y medio. A través de la firma de un ampliación del contrato comercial con la empresa china CMEC (China Machinery Engineering Corporation) se confirmó el financiamiento para esta obra, de 100 millones de dólares de inversión, y cuya ejecución está a cargo del Ministerio de Transporte, a través de Trenes Argentinos Infraestructura. En la firma estuvieron presentes el Ministro de Transporte de la Nación, Guillermo Dietrich, junto con el presidente de Trenes Argentinos Infraestructura, Guillermo Fiad; Han Bing, representante de CMEC en la Argentina y Xia Diya, consejera económica y comercial de la Embajada de la República Popular de China en la Argentina. "Con la visión del Presidente Macri de bajar los costos logísticos, esta obra forma parte de la reactivación del Belgrano Cargas para potenciar el crecimiento y la actividad productiva, impulsando el desarrollo urbano de las ciudades y el desarrollo económico del país." - Guillermo Dietrich, Ministro de Transporte de la Nación.

Tren de cargas creció un 19% con respecto a 2015

Con 8,3 millones de toneladas en los trenes de carga entre enero y mayo, se superó en un 20% lo que se había transportado en el mismo período hace 4 años atrás (7 millones). De esta forma en los primeros cinco meses del año se registra un crecimiento de 19%, transportando

1,3 millones más de toneladas (8.363.288 de toneladas entre enero y mayo de 2019, contra 7.024.258 toneladas en los primeros cinco meses de 2015). Gracias a este crecimiento la industria logró un récord que no se superaba desde 2013, cuando se transportaron 8.627.028 toneladas en el mismo período. En el acumulado del año, la participación del mercado ferroviario la lidera Trenes Argentinos Cargas (TAC), la empresa dependiente del Ministerio de Transporte, seguido por FEPSA y luego por Nuevo Central Argentino (NCA) y Ferrosur. Desde enero hasta mayo TAC transportó un 95% más que el mismo período en 2015 (2.062.626 tn vs. 1.056.543 tn).

FADEEAC apoya licitación de terminal fronteriza

Se trata de la concesión de uso, administración, mantenimiento y explotación del Complejo Terminal de Cargas (COTECAR), del Centro de Frontera de Paso de los Libres, en el sur de la provincia de Corrientes. La Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) está convencida de que la política implementada tiende a lograr la optimización del transporte de cargas por carretera en la región y la facilitación fronteriza entre Argentina y Brasil. Asimismo, considera que la participación del sector privado permitirá operar con mayor eficiencia, al reducir tiempos y costos en la operatoria fronteriza. Más allá de que la iniciativa promoverá la generación de nuevos puestos de trabajo, permitirá la regularización de los trabajadores del complejo que actualmente se encuentren en una situación de informalidad laboral. La Federación que nuclea a 51 cámaras del autotransporte de cargas de todo el país entiende que la mejora en las condiciones de infraestructura, el mayor control operativo y una correcta fiscalización contribuirán para que los transportistas y choferes puedan desarrollar sus actividades de manera segura. El éxito de la concesión y la implementación de una serie de mejoras en uno de los mayores pasos fronterizos de la Argentina, no solo beneficiarán al transporte internacional de cargas, sino que se traducirá en un mayor desarrollo para la ciudad de Paso de los Libres.

CEDOL: Suba de costos, menos volúmenes y ociosidad

La Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol) dio a conocer la evolución del Índice de Costos Logísticos Nacionales correspondiente al mes de mayo. La variación del mes para los indicadores ha sido la siguiente: Cedol Con Costos de Transporte: 3,08% - Cedol Sin Costos de Transporte: 4,43% - Distribución Con Acompañante: 5,12% - Distribución Sin Acompañante: 4,96% - Índice de Fadeeac: 2,81%. De esta manera, sigue la suba sostenida de costos que, sumada a la incertidumbre del mercado en general, acentúa la caída de consumo, impactando directamente en los volúmenes de operación con subutilización de los recursos y costos por ociosidad. Al sumar los indicadores de 2019, los primeros 5 meses muestran los siguientes valores acumulados: Cedol Con Costos de Transporte: 16,94% - Cedol Sin Costos de

CADENA DE ABASTECIMIENTO
DE ALTA CALIDAD!

SOLUCIONES DE
LOGÍSTICA INTEGRAL

- ✓ **WAREHOUSING**
- ✓ **TRANSPORTE**
- ✓ **DISTRIBUCIÓN**
- ✓ **LOGÍSTICA IN HOUSE**

CENTROS REGIONALES
PROPIOS

Salta	Junín
Tucumán	Bs. As.
Misiones	Mar del Plata
Corrientes	Bahía Blanca
Córdoba	Neuquén
Mendoza	Comodoro Rivadavia
Rosario	Tierra del Fuego

CALICO
LOGISTICA INTEGRAL

50 AÑOS EN MOVIMIENTO
junto a nuestros clientes!

CND Buen Ayre - Juana Manuela Gorriti 3811 (B1686NPD) Hurlingam, Pcia. de Buenos Aires / +54 11 4662-4433 / www.calicosa.com.ar

Transporte: 13,61% - Distribución Con Acompañante: 17,03% - Distribución Sin Acompañante: 19,24% - Índice de Fadeeac: 17,66%.

CESVI en el Día Nacional de la Seguridad Vial

Una jornada dedicada a promoverla como estrategia para reducir los siniestros de tránsito, una de las causas más importantes de morbimortalidad en todo el mundo. La fecha elegida se debe a un suceso de la vida nacional: el cambio de mano. En nuestro país regía la norma que ordenaba el sentido del tránsito por la mano izquierda, al igual que en Gran Bretaña. Pero el 10 de junio de 1945 se decretó el sentido del tránsito por la derecha, tal como es norma generalizada en la mayoría de los países. La verdadera relevancia de esta jornada, radica en tener una fecha especial que recuerde la importancia de la seguridad vial en nuestro país. Desde CESVI ARGENTINA, Centro de Experimentación dedicado a la investigación y análisis de la seguridad vial y automotriz, se contribuye con la reducción de la siniestralidad vial mediante el dictado de cursos de capacitación, tanto para el mercado automotriz, como asegurador y reparador.

Costos del camión crecen 3% en mayo

De acuerdo con el Índice de Costos que elabora mensualmente la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), en mayo volvieron a subir los costos de transportar mercadería: la suba fue de casi el 3%, lo que acumula un 18% en lo que va del año. La preocupación continúa, porque si se analiza la variación acumulada en los últimos doce meses ya supera el 70% de incremento. Con estos valores, queda en evidencia que continúa el aumento de los costos del transporte de carga en el país, con significativo impacto a partir de la segunda parte del 2018. En tanto, el nuevo aumento del combustible en los primeros días de junio en el rango de entre 1.5% y el 2 % ya presiona sobre los costos de junio. En estos términos no se prevé en el corto plazo la morigeración de los aumentos de costos, en un contexto general de alta inflación mayorista y minorista. Por el contrario, con el Índice de mayo la variación acumulada de los costos del transporte de cargas en los últimos doce meses se aceleró nuevamente y alcanzó el 70.4 %, con la continuidad de la brecha de dos dígitos por encima del nivel general de precios minorista. El incremento durante el quinto mes del año se debe, al igual que en marzo y abril, a las variaciones de la mayoría de los principales insumos componentes del sector. Entre ellos se destaca, en primer lugar, el incremento del costo laboral.

Puerto Buenos Aires presenta su APP

Como parte del proceso de modernización y digitalización de los procesos internos y de los trámites que realiza la comunidad portuaria, se desarrolló esta aplicación que permite, desde la comodidad del celular, realizar en pocos minutos trámites que antes se hacían de manera personal. Con esta nueva herramienta se avanza hacia un puerto más moderno y una gestión más transparente. Entre sus funciones esenciales permite realizar reclamos de índole administrativa sobre inconvenientes en la zona portuaria relacionados con operaciones logísticas o de transporte de pasajeros, entre otros. Además, se puede visualizar datos mareográficos e hidrográficos, conocer el estado y la ubicación de buques, consultar el pronóstico meteorológico con 10 días de antelación, y ante consultas cuenta con un servicio de atención al cliente disponible las 24 horas, que consiste en un asistente virtual con inteligencia artificial cognitiva. La APP ya se puede descargar de manera gratuita desde Google Play y estará disponible también en Apple Store.

Realizaron jornada sobre Envases Fitosanitarios

El Anexo de la Cámara bonaerense de Senadores fue el lugar elegido por el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) para realizar el viernes 31 de mayo la 1era jornada sobre "Gestión Integral de Envases Vacíos de Fitosanitarios", donde se desarrollaron diversas charlas y debates con la participación de importantes funcionarios. Bajo la consigna de plantear las acciones que se realizan desde el sector privado, el ingeniero agrónomo y profesor de la cátedra de Transporte de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), Daniel Bossio, y su colega Hugo Rolón, Coordinador del C3T (Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la UTN), desmenuzaron el funcionamiento del Sistema Integral para el Recupero de Envases de Fitosanitarios (SIRENFI), ideado por el Grupo Logiseed América para dar respuesta a la ley 27279, reglamentada este año a través del decreto 134/2018, que establece los requisitos mínimos de protección ambiental para el recupero de los envases vacíos utilizados para agroquímicos.

SU ALIADO EN EL NEA

Toda nuestra estructura a disposición de su empresa

TRANSPORTE

DISTRIBUCIÓN

SISTEMA DE SEGUIMIENTO ONLINE

RECUPERO DE PALLETS

Buenos Aires
Córdoba
Rosario
Santa Fe
Rafaela
Reconquista
Resistencia
Corrientes
Sáenz Peña
Posadas
Formosa

PULQUI PACK
LOGÍSTICA

www.pulquipacksrl.com.ar

0810 810 9999

atencionalcliente@pulquipacksrl.com.ar

Adaptarse al futuro o crearlo:

¿QUÉ HARÁ AHORA CON SU OPERACIÓN LOGÍSTICA?

Si bien es imposible predecir el futuro, existen herramientas que permiten, a partir del análisis de variables estratégicas, obtener pistas interesantes sobre cómo se comportará el mercado en un futuro cercano. En este sentido, todo indica que el mundo se enfrenta a un número creciente de desafíos complejos e interconectados, que permiten identificar cuatro tendencias logísticas que se irán consolidando en los próximos años. • **Vanesa Villar***

* Lic. Vanesa Villar es MBA (UBS) y Licenciada en Relaciones Humanas y Públicas (UM). Es adicta a los desafíos: trabaja hace 20 años en Logística y vive en la Argentina desde que nació.

Según un estudio de la DePaul University, en Chicago, los participantes de una investigación dijeron pasar el 38% del tiempo pensando en el futuro. Entiendo que para la mayoría pensar en el futuro es lo normal. Incluso, llega a ser un recurso altamente efectivo porque le da control a la vida. Ese es el primero de los tres motivos de por qué las personas dedican tanto tiempo a lo que aún no ha pasado, y que, probablemente, podría no pasar. Tener el control es una necesidad básica del ser humano. En segundo lugar, pensar en lo que aún no ocurre se asocia a la idea de prevenir lo evitable. Pero, adicionalmente, esta anticipación también puede provocar placer. De hecho, ese es el tercer motivo por el cual los seres humanos disfrutan de imaginar el futuro: porque es placentero.

Más allá de que las personas pasan mucho tiempo figurando el futuro, la realidad es que la capacidad humana para adivinar el porvenir es limitada, aunque siempre se puede hacer un mejor trabajo de anticipación si se gestiona adecuadamente el conocimiento disponible, explotando lo que sabe del presente y el pasado. En el mundo de las organizaciones, el factor que más obsesiona a los directivos es, sin duda, ser capaces de anticiparse a los cambios para liderar los mismos o, al menos, poder adaptarse rápidamente.

La incertidumbre respecto de lo que deparará el mañana ha sido la norma a lo largo de la historia de la humanidad. Nadie ha conseguido todavía predecir el futuro… ¡y si no consulte el servicio meteorológico! En realidad, la única herramienta con la que se cuenta para lidiar con el futuro es lo que se sabe acerca del pasado y lo que se puede aprender del presente. Y es así que disciplinas tan jóvenes como la Gestión del Conocimiento o "Knowledge Management" están tomando relevancia dentro de las empresas.

Entonces, ¿por dónde empezar?

Una buena manera para comenzar a pensar en el futuro de mi empresa es el análisis PESTEL. Esta es una herramienta estratégica utilizada en el mundo de los negocios para describir el entorno actual y futuro en base a ciertas variables, en este caso, el Político, Económico, Social, Tecnológico y Legal. Usar esta técnica obliga a realizar un ejercicio de reflexión que puede dar algunas pistas interesantes sobre cómo se comportará el mercado en un futuro cercano, en general, y cómo esto puede afectar al mundo logístico, en particular.

Para comenzar este análisis aplicado al entorno actual es útil citar el documento "Reporte y análisis sobre el Foro de Davos 2019 y su informe sobre riesgos globales". En él se presentan las principales conclusiones a la que han llegado en la última cumbre los líderes empresariales, políticos e intelectuales más relevantes del mundo sobre lo que está pasando a nivel global.

En primer lugar, han concluido que el mundo se está moviendo hacia un sistema multipolar, en el que Estados Unidos

ya no es la fuerza internacional dominante. Es así que el comercio mundial se ve cada vez más afectado por la incertidumbre, y quizás la causa actual más grande sea la disputa comercial en curso entre Estados Unidos y China. Por este motivo, una economía muy basada en la exportación como la alemana, se ve inevitablemente afectada y los expertos aseguran que sólo avanzará un 0,5% durante el 2019. Esta incertidumbre se ve agravada aún más por el Brexit, cuyos efectos exactos aún no están claros tanto para Gran Bretaña, la Unión Europea y el resto del mundo.

Esta realidad genera un "factor de miedo" que se extiende a través de la economía global y que los expertos creen va a causar: ralentización de la inversión, aumento de los precios al consumo y disminución de la confianza de las empresas. Un crecimiento más lento en China y/o los Estados Unidos también podría reducir la demanda de productos básicos, lo que afectaría a los exportadores de esos productos de África y América Latina. Adicionalmente, existe un riesgo concreto de que los conflictos comerciales vuelvan aún más frágiles las situaciones financieras de algunos países, especialmente los emergentes.

De esta manera, un período prolongado de evolución lenta del comercio también afectaría el crecimiento de la productividad a mediano plazo y, por lo tanto, las perspectivas de desarrollo a más largo plazo. Esto se debe a que el comercio sustenta el crecimiento de la productividad a través de las economías de escala, el acceso a los insumos y la adquisición de conocimientos y tecnología a partir de los contactos internacionales

Hacia una economía sustentable

En el orden ambiental, la entrada en la que los científicos llaman la Era geológica del Antropoceno, en la cual la actividad humana es la principal influencia sobre el clima y el medio ambiente, llevó al Acuerdo de París donde 97 países sellaron su compromiso de reducir las emisiones del efecto invernadero y su aplicabilidad sería para el año 2020.

Dentro de este marco, han surgido iniciativas como las de la ONU que sugiere pasar del modelo de desarrollo de “crecer ahora, limpiar después” a un modelo económico de “cero residuos”, la llamada economía circular, para el año 2050.

Es así que la economía circular se está abriendo paso como una forma de generar riqueza, alargando la vida útil de los productos —mejorando su diseño y los servicios asociados al mismo—, y reciclándolos al final de su vida útil para reintroducirlos en la cadena de producción. Entre los ejemplos a citar, se encuentra el fomentar dietas con menos carne, y reducir el desperdicio de comida. Actualmente el 33% de los alimentos del mundo se desperdicia, y el 56% se genera en los países desarrollados. Si esto no cambia, será necesario aumentar la producción de alimentos en 50% para satisfacer la demanda de entre 9000 y 10.000 millones de habitantes del planeta en 2050. Teniendo esta realidad en la mira, por ejemplo, han surgido apps que permiten comprar a muy bajo costo los sobrantes de comida de diversas tiendas (restaurantes, panaderías, grandes supermercados, etc.) y que están teniendo un gran auge en países como Francia, Alemania, Finlandia y Estados Unidos.

Finalmente, otro de los puntos tratados fue la Cuarta Revolución Industrial, que obliga a reconsiderar cómo la tecnología está afectando la vida de las personas y reformando el entorno tanto económico como social. Esta es una era de recursos y avances tecnológicos sin paralelo, pero para muchas personas también es una era de incertidumbre, inseguridad, donde los cambios parecen ocurrir más rápido que la capacidad analítica y adaptativa de la sociedad.

En síntesis, el Informe de Riesgos Globales 2019 se publica en un contexto de tensiones geopolíticas y geoeconómicas. El mundo se enfrenta a un número creciente de desafíos complejos e interconectados, desde la desaceleración del crecimiento mundial y la persistente desigualdad económica entre países hasta el cambio climático y el ritmo acelerado de la Cuarta Revolución Industrial.

¿Hacia dónde va la Logística?

En función del análisis anterior, se pueden identificar cuatro tendencias logísticas que se irán consolidando en los próximos años y que definirán el tipo de operador que buscarán los dadores de carga como socios estratégicos en el sector:

Infraestructura única en el interior del país para la logística de vanguardia.

POLO 52

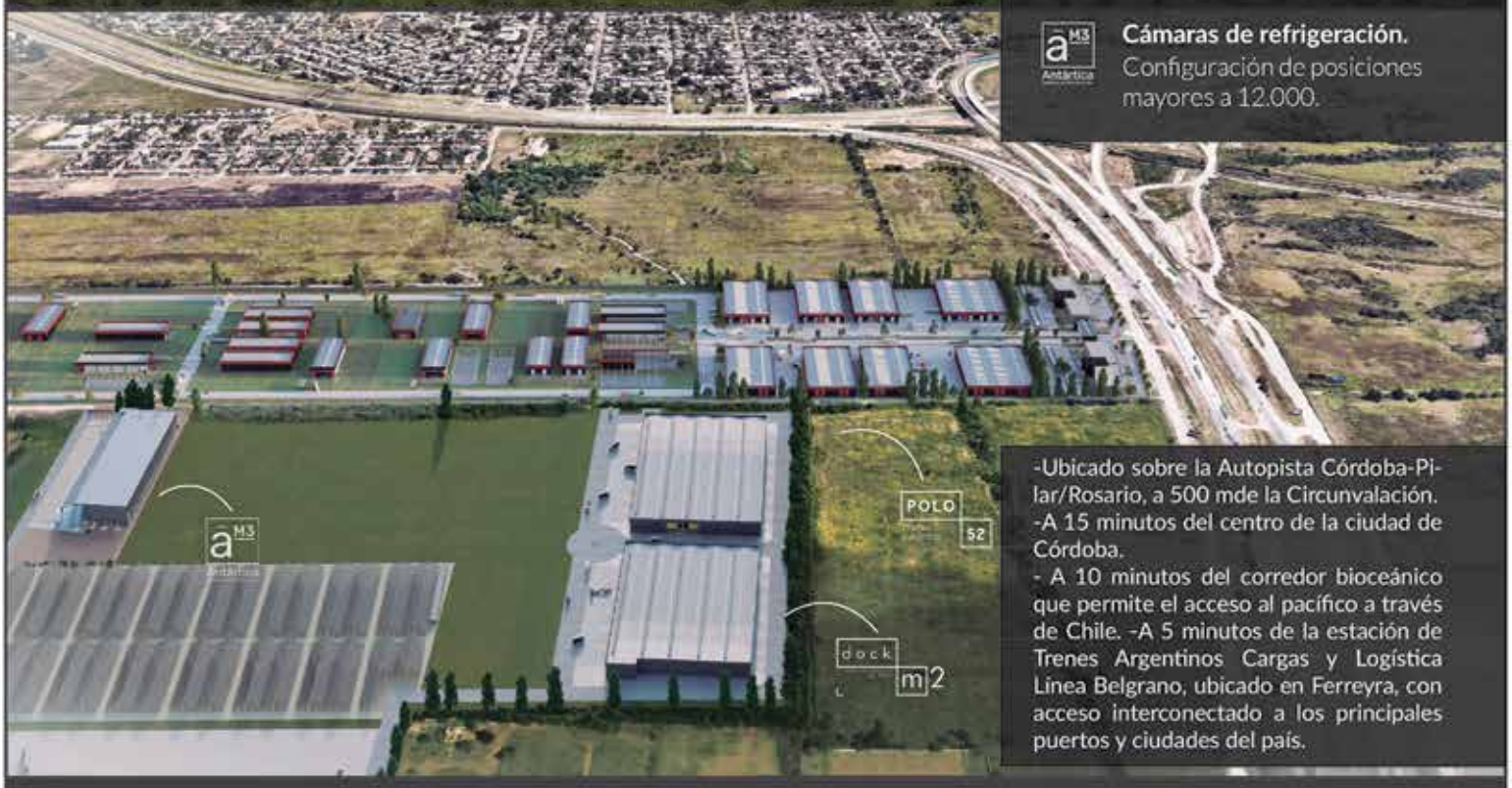
CENTRO LOGÍSTICO

Parque Industrial.
420.000m2

Distrito corporativo y comercial.
9500m2 zócalo corporativo.

Centro Logistica Integral.
Cross docking.
Naves tradicionales triple a.
Parking.

Cámaras de refrigeración.
Configuración de posiciones mayores a 12.000.



-Ubicado sobre la Autopista Córdoba-Pilar/Rosario, a 500 mde la Circunvalación.
-A 15 minutos del centro de la ciudad de Córdoba.
- A 10 minutos del corredor bioceánico que permite el acceso al pacífico a través de Chile. -A 5 minutos de la estación de Trenes Argentinos Cargas y Logística Línea Belgrano, ubicado en Ferreyra, con acceso interconectado a los principales puertos y ciudades del país.

Comercializa:

DC3
DESARROLLISTAS Y CONSTRUCTORES
www.dc-3.com.ar

KACHER S.A.
TE +54 9 351 624 99 98
comercial@kacher.com.ar

Proyecto y Diseño
OMG Estudio

1. Operadores altamente flexibles con una capital humano de excelencia:

Por un lado, la situación geopolítica internacional está generando un alto grado de incertidumbre y volatilidad con consecuencias tanto para las cadenas de abastecimiento globales como regionales o locales. La interrupción de las cadenas, la oportunidad de desarrollar nuevas o bien los cambios abruptos de volúmenes van a requerir un fuerte grado de flexibilidad de todos los operadores del negocio logístico. En este contexto aquellos que cuenten con empresas no basadas en activos, con una gran capacidad colaborativa con socios estratégicos y capital humano de excelencia serán los que permanezcan en la punta del cambio, "creando el mundo", encontrando un nuevo camino para emigrar hacia el futuro, reinventando las reglas y cuestionando constantemente el status quo.

2. Operadores sustentables:

Cada vez más las empresas con presencia global están interesadas en contar con socios alienados a su estrategia de reducir el impacto ambiental de sus operaciones. Es así que muchos dadores de carga han comenzado a solicitar a sus proveedores la medición del impacto ambiental de su negocio y a partir de allí, generar planes para trabajar en la reducción del mismo. Según el 5° Reporte Anual sobre Sustentabilidad en la Logística Argentina preparado por el ITBA, tan sólo el 28% de las empresas encuestadas emiten reportes de sustentabilidad y el 23% mide su huella de carbono. Por lo cual, aún queda mucho por hacer para un gran número de organizaciones. En ese sentido, para mejorar la eficiencia en el transporte, IVECO ha lanzado este año al mercado argentino propuestas de vehículos de distinto porte a gas natural, como por ejemplo, la nueva Daily Natural Power que promete un menor impacto ambiental y al ser más silenciosa que sus pares diésel ayuda a disminuir la contaminación sonora en las grandes ciudades. Por lo cual, el mercado ya se está transformando para esta nueva realidad que ya forma parte de su negocio.

3. Operadores con alto nivel de servicio:

Según un estudio llevado adelante por IDC (International Data Corporation), el comercio electrónico crecerá un 24,5% en América Latina durante el 2019. Este inexorable crecimiento va a requerir de proveedores con una logística más rápida, personalizada y sumamente eficiente. Cada vez son más los clientes que exigirán recibir su pedido en el punto que ellos designen durante el mismo día, o inclusive en las próximas horas, por lo cual, las empresas deberán optimizar sus procesos para que el cliente pueda satisfacer su necesidad en el menor tiempo posible. Ya hay empresas que han detectado esta tendencia y están trabajando fuertemente en cómo mejorar la gestión de la última milla lo que implica contar con diversos puntos de recogida de producto (click & collect), flotas más ligeras (motos, bicicletas hasta helicópteros), eficiente planificación de las rutas y una gran capacidad de coordinación tanto con el cliente como con el resto de los actores de la cadena de abastecimiento.

4. Operadores con un fuerte perfil tecnológico:

La inteligencia artificial, la robotización, internet de las cosas, Big Data y las redes móviles 5 G son todas herramientas que ayudarán a las empresas a mejorar la eficiencia desde, por ejemplo, el manejo de las flotas tanto como la gestión de los stocks y su nivel de servicio al cliente, a partir de la visibilidad y control de la cadena de abastecimiento. Sin embargo, la tecnología en la logística tiene todavía mucho camino que recorrer, sobre todo en empresas pequeñas que no pueden invertir grandes cantidades en este tipo de proyectos. Pero no olvide que aquellas organizaciones que corran el riesgo y que trabajen fuertemente en la aplicación de las mismas en sus operaciones serán las que obtengan mayores beneficios a mediano y largo plazo.

Como conclusión al análisis y retomando el título del artículo, tenga en cuenta que adaptarse conlleva un proceso de acomodación o ajuste de la empresa a una nueva circunstancia. Por otra parte, la creación implica dar nacimiento a algo que previamente no existía. Se puede encontrar en el mundo empresario una elite comercial que está compuesta por el 20% de los profesionales que consiguen el 80% de los ingresos. Son aquellos que tienen la capacidad de identificar los acontecimientos que van a generar la posibilidad de crear oportunidades de negocios. Y tienen otra competencia adicional, ¡convertir esos negocios en realidad!

En este sentido, cuesta creer que una gran solución logística de la última milla como las exitosas apps Glovo o Rappi no hayan surgido del mundo logístico, sino que fueron jóvenes universitarios con un gran espíritu emprendedor los que han sabido atender una necesidad concreta de los consumidores y de las empresas que le proveen servicio.

Más allá del caso anterior, una gran fuente de inspiración, indudablemente, es Amazon quien ha llegado tan lejos porque cuenta con un área de logística simplemente increíble, preparada y lista para rendir al 100% y para hacer uso de todas las nuevas técnicas que aumenten la productividad y el servicio al cliente. Y es así que si Ud. no sabe si tomar el camino de la adaptación o la creación, le dejo las palabras de Jeff Bezos, creador de Amazon y la persona más rica del planeta para que le dé una pista: "Si estás enfocado en la competencia, tienes que esperar que salga un nuevo competidor para hacer algo. En cambio, estar enfocado en el consumidor te permite ser el pionero".

Y es más, si no sabe cómo hacerlo, Jeff Bezos también le da la receta: "En el mundo antiguo, dedicabas un 30% de tu tiempo en crear un gran servicio y un 70% en difundirlo. En el nuevo tiempo, eso se invierte. "Ahora le dejo una pregunta: ¿cuánto tiempo le está dedicando su organización a crear un gran servicio?... Una vez que la responda, ya sabrá en qué camino está… Y ahora le dejo una última pregunta: ¿qué hará ahora con su operación logística?

Cuando la tecnología y la eficiencia se potencian

Autolevadores eléctricos FE 4N,
la mayor calidad en la Argentina.

NOBLELIFT
Authorized Dealer

Controlador **MOSFET**

VENTA

Calidad, variedad e innovación en un amplio porfolio de productos de movimiento y de almacenaje de materiales.

ALQUILER

Alquiler diario, mensual o anual de diversos equipos en continua renovación.

CONSULTORÍA

Asesoramiento en soluciones de intralogística adaptadas a las necesidades de tu negocio y enfocadas a potenciar la eficiencia y la rentabilidad.

POSVENTA

Servicio técnico de marcas propias y de terceros, con máxima calidad y un completo stock de repuestos.

Contactanos.

Te enviaremos un presupuesto con opciones de financiamiento.

San Lorenzo 3699
Olivos (1636), Buenos Aires
(011) 4711-1616 o 4790-8082/4
unirrol@unirrol.com.ar
www.unirrol.com.ar

UNIRROL

Expertos en intralogística

Industria y RRHH en el ECOSISTEMA DIGITAL

La evolución de las tecnologías de comunicación transforma la dinámica operativa de todo tipo de industrias y empieza también a delinear un futuro laboral distinto, con menos puestos operativos y más vinculado a la toma de decisiones. Esto plantea un nuevo enfoque respecto a las competencias de los equipos de trabajo, que requerirán especialistas con alto conocimiento técnico, creatividad y capacidad para interpretar a los mercados.

Entrevista a Alberto Iglesias Paiz, Director de Canales del Territorio Sur de Latinoamérica para Motorola Solutions.

En diálogo con Énfasis Logística, Alberto Iglesias Paiz, Director de Canales del Territorio Sur de Latinoamérica para Motorola Solutions, nos brinda sus reflexiones acerca de las transformaciones que vive la industria a partir de las constantes innovaciones tecnológicas.

Énfasis Logística: ¿Cómo imaginan que impactará el constante desarrollo de nuevas tecnologías en las actividades industriales?

Alberto Iglesias Paiz: La innovación siempre ha sido el ADN de Motorola Solutions, por lo que el desarrollo tecnológico impacta en lo que hacemos y el cómo lo hacemos.

El ecosistema de soluciones que ofrece la compañía es un organismo vivo que ofrece acceso a datos en tiempo real, resolviendo la necesidad de contar con conocimiento situacional confiable. Desde los centros de comando es posible tener el control de las operaciones y monitorear las actividades industriales. Esta información puede procesarse por medio de herramientas que integran software, análisis de datos, inteligencia artificial y análisis predictivo para manejo de órdenes de trabajo, ubicación, órdenes de stock etc. y tomar mejores decisiones de una manera más rápida, efectiva y eficiente.

Los sistemas de radiocomunicación digitales mejoran el intercambio de información en forma instantánea, segura y confiable, ya sea entre diferentes áreas funcionales o distintas regiones geográficas. De esta forma la toma de decisiones se vuelve más fácil. La comunicación digital, por ejemplo, posibilita soluciones como el geo-posicionamiento interno dentro de los almacenes. En una operación logística muy grande permite al supervisor determinar qué recursos utilizará para realizar una tarea en forma más eficiente, designando a quien esté más cerca o los elementos que sean los más adecuados para dicha acción. En otras palabras, si se necesita mover un pallet, se puede utilizar una zorra, pero si hay que mover algo mucho más pesado, entonces se necesita un autoelevador, de esta forma el administrador puede determinar qué es lo que necesita en el momento, facilitando la toma de decisión.

Por ejemplo, contar con un conocimiento acabado de la ubicación de camiones en una minera para el retiro de materiales en el momento adecuado, impacta altamente en los costos de operación; ya sea positiva o negativamente si no se comunica en el momento que corresponde. Lo mismo ocurre en una empresa industrial o del mercado logístico donde las órdenes de trabajo, traslado de materias primas o material terminado, equipamiento y recursos humanos forman parte de los indicadores de eficiencia en esas industrias.

Por otro lado, desde el punto de vista de la seguridad este tipo de comunicaciones permite que con la "tecnología hombre caído", conocer si hay algún tipo de accidente y elevar una alerta para que pueda ser atendido inmediatamente. Además,

Impacto de la transformación digital en los niveles gerenciales

Por Rubén Heinemann, Socio fundador WeSearch.

La revolución 4.0 está impactando en todas las actividades de las personas sin discriminación de edad ni educación. Los avances tecnológicos de la última década promueven cambios radicales en el mundo tal como lo conocemos. Hoy el escenario es mucho más complejo, pues el mundo de la innovación tecnológica y la biotecnología están produciendo transformaciones que eran impensadas hace pocos años atrás. Esto tiene verdadero impacto con respecto a los cargos directivos.

En particular, dentro del área de transporte y logística, las prácticas tradicionales que han persistido durante décadas, dan paso a las nuevas tecnologías que lideran el surgimiento de una transformación digital necesaria en toda la industria. Sabemos que las capacidades físicas de las personas son cada vez más reemplazadas por maquinarias, equipos y robots. Esto se profundiza, además, porque ya las capacidades cognitivas también son suplidas por la tecnología, la inteligencia artificial y los algoritmos que la alimentan. En este contexto empieza a delinearse lo que será el futuro del trabajo, con menos puestos operativos y más vinculados a la toma de decisiones. Y a su vez, esto plantea un nuevo enfoque respecto de los skills/competencias que los equipos de trabajo deberán tener en las diferentes etapas de la cadena de suministro.

En términos de quienes tienen a su cargo la responsabilidad de implementar esta transformación digital, hacia dentro de la organización, es necesario entender el fenómeno y facilitar la conversión de las actividades mediante los nuevos recursos disponibles. Si bien no se trata de ser un experto en el manejo especifico de las tecnologías, para volverse un agente de cambio será preciso entender el manejo de los recursos humanos que tienen responsabilidad con el día a día de la gestión. Se trata de comprender las consecuencias del cambio.

Ejemplos simples pero con un impacto fenomenal son: la incorporación de inteligencia artificial al manejo de almacenes e inventarios, la gestión de la trazabilidad de los productos a lo largo de la cadena de suministro, la incorporación de modelos logísticos inteligentes, anticipo a las necesidades del cliente mediante el Big Data, y ya próximos a suceder, el efecto de transporte que funcionara sin personas a bordo. Esto tiene un cierto parecido con lo que se observa en los países del centro, en cuanto al transporte de trenes en sus diversas clases, que ya circula sin la intervención de personas directamente, salvo desde el control digital en un centro ubicado estratégicamente.

Esta evolución hacia "lo digital" exige la adopción de nuevas formas de trabajo, además de nueva tecnología. En este contexto, resultará imperativo que el management de la empresa sea quien promueva este cambio cultural, incentive la adopción de las nuevas herramientas y se mantenga actualizado sobre las soluciones de vanguardia de la industria para poder impulsar a la organización al siguiente nivel antes de volverse obsoleto.

Lo anterior no es una opción, es una necesidad respecto de la existencia misma del negocio de que se trate.

se puede determinar la posición de una persona cuando entra en un ambiente peligroso o restringido, si no se ha comunicado en cierto lapso de tiempo o la radio esta quieta desde hace un tiempo.

É. L.: ¿Cuáles serán las tecnologías que mayor impacto generarán en el futuro de la industria?

A. I. P.: Sin dudas, todo lo relacionado con digitalización ya está revolucionando la planta de producción, junto con el uso de inteligencia artificial. Existe todo un ecosistema de aplicaciones especialmente diseñadas que permiten a los fabricantes disponer de información en tiempo real para poder tomar la decisión correcta justo a tiempo.

El ecosistema digital integra, por ejemplo, potencia las comunicaciones de voz y datos con funcionalidades avanzadas de despacho y control, que se adaptan a diferentes necesidades, desde soluciones básicas de voz mediante comunicación analógica, hasta sistemas más sofisticados. Permite mantener siempre la misma calidad de audio y voz, ya que suprime ruidos cuando se está en ambientes bulliciosos haciendo más clara la comunicación. Esto se realiza a través de avanzados algoritmos que permiten separar la voz del ruido para que del otro lado llegue una comunicación muy clara. Esto ha sido probado en ambientes con turbinas, con motores eléctricos a explosión muy fuerte. A su vez el monitoreo constante de las operaciones generará un aumento de la productividad, eficiencia y seguridad, además de capacidad para proyectar en base a datos certeros.

É. L.: ¿Cuáles cree que serán las carreras o especializaciones que su sector requerirá en los próximos años?

A. I. P.: Creemos que los contenidos asociados a las nuevas tecnologías como la Inteligencia Artificial o robótica son conocimientos esenciales. Así como también todo aquello relacionado con la digitalización de los procesos productivos. Aprovechar el potencial de estas herramientas nos permite ofrecer soluciones de calidad a nuestros clientes conforme a sus necesidades.

A través de la Fundación Motorola Solutions, el brazo caritativo y filantrópico de la compañía, apoyamos programas alrededor del mundo orientados a promover la educación en ciencias, tecnología, ingeniería y matemáticas - STEM - (por sus siglas en inglés) con el objetivo de preparar a los jóvenes y fomentar la innovación.

É. L.: ¿Cómo será el rol de los RRHH en este contexto?

A. I. P.: La innovación, el desarrollo tecnológico, la IA, investigación y desarrollo serán las áreas que mayor demanda tendrán de especialistas con alto conocimiento técnico, creatividad y capacidad de poder interpretar los requerimientos de los mercados.

Por otro lado, la capacitación permanente de las personas de las distintas industrias y mercados será crucial para poder entender y manejar cada una de las nuevas tecnologías y lanzamientos.

LESET
SUPPLY CHAIN

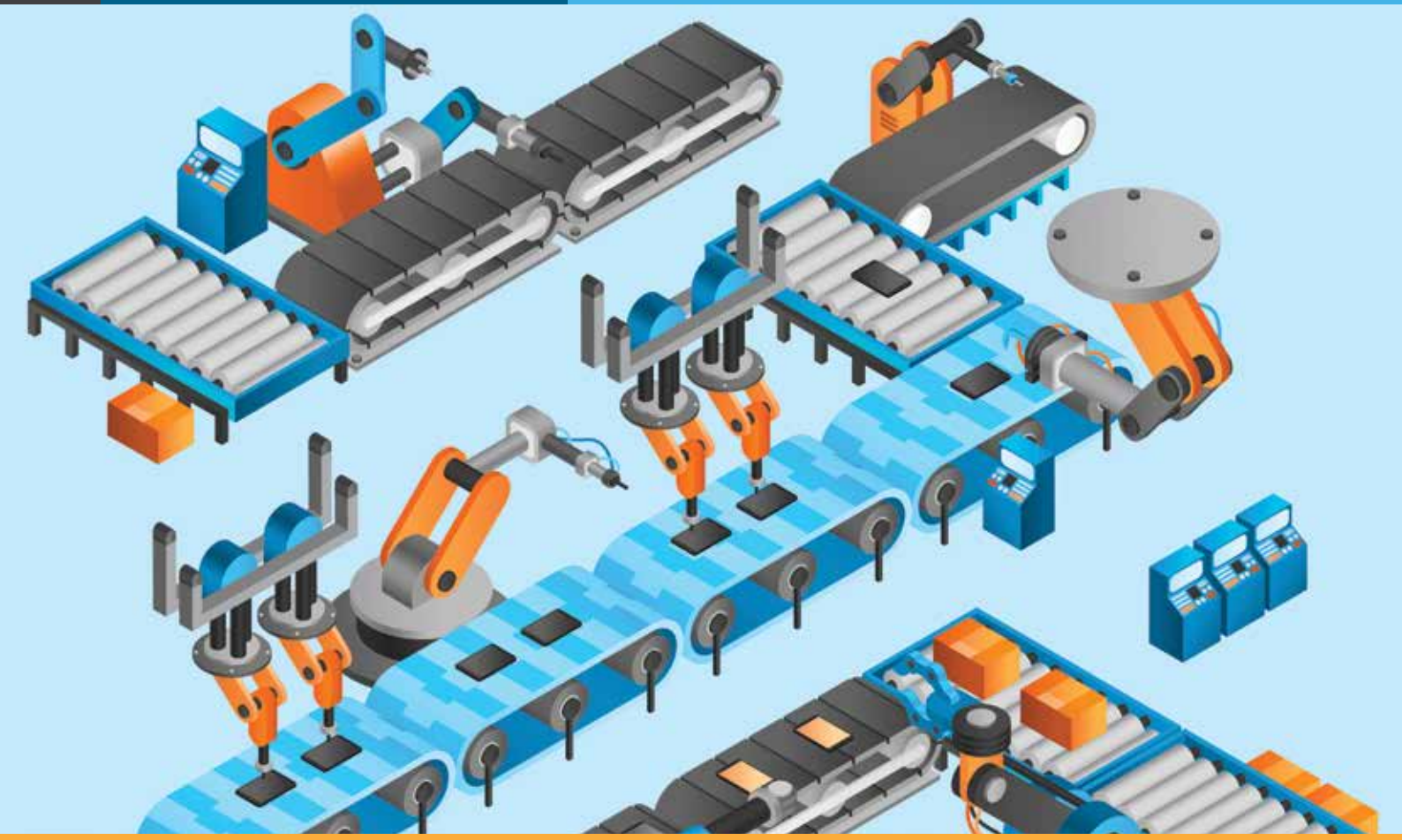
15 AÑOS

OPERADOR LOGISTICO INTEGRAL

Ofrecemos servicios de alta calidad en ALMACENAMIENTO y DISTRIBUCION a todo el país. Gestionamos operaciones a medida brindando seguridad e innovación en toda la cadena logística.

CENTRO DE DISTRIBUCION

DIRECCIÓN: Brasil 2990
(B1667HFL) Tortuguitas, Provincia de Buenos Aires, Argentina
TELÉFONO: (+5411) 6091 1946/47
EMAIL: info@lesetargentina.com.ar
www.lesetargentina.com.ar



Automatización, la evolución necesaria para la MANUFACTURA

El uso de robots colaborativos es cada vez más común en la industria, gracias a las ventajas que ofrecen. La automatización de la fabricación ha sido común desde la década de 1970. Los avances en tecnología, incluida la robótica, el big data, el aprendizaje automático, la inteligencia artificial y el Internet de las cosas, han mejorado la producción de la fábrica desde entonces.

• Omar Alejandro Aquino Bolaños*

* Sales Director para Latinoamérica de MiR

Los robots colaborativos comienzan a tener cada vez más presencia en todo tipo de industrias. En lugar de reemplazar trabajadores, estas herramientas pueden trabajar junto a los humanos para mejorar la eficiencia y reducir los peligros. Los robots autónomos móviles son una realidad presente ya en grandes fábricas y almacenes de todo el mundo, por ejemplo, en los centros de cumplimiento de Amazon. Pero, ¿qué tendencias robóticas están impulsando la evolución de la automatización en la fabricación?

Robótica como servicio

El software como servicio y las herramientas de computación en la nube han revolucionado todas las industrias, especialmente las nuevas empresas pequeñas y las operaciones me-

Grupo BAUTEC

OBRAS LLAVE EN MANO - PISOS SIN JUNTAS - MOVIMIENTO DE SUELOS - PISOS INDUSTRIALES

BAUTEC
OBRAS
+ 2.500.000 m²
CONSTRUIDOS

CMP
ESTRUCTURAS
800 TN/MES
CAPACIDAD PRODUCTIVA

Certificada ISO 9001:2015

INGENIERÍA - FABRICACIÓN Y MONTAJE DE ESTRUCTURAS METÁLICAS PARA OBRAS INDUSTRIALES, LOGÍSTICAS, AGROPECUARIAS Y RETAIL.

CONSTRUIMOS PROYECTOS
CREAMOS REALIDADES

www.grupobautec.com.ar

Quito 2618 1° Piso
Beccar, Pcia. de Buenos Aires
Tel. (54.11) 4719 1000 • Fax (54.11) 4719 6432
consultas@bautec.com.ar • consultas@cmpestructuras.com.ar

dianas. No solo permiten que las organizaciones permanezcan libres de estrés sobre el mantenimiento y la operación de sus sistemas cruciales, sino que también alivian la carga de la adopción costosa para equipos más pequeños.

La robótica como servicio (RaaS, por sus siglas en inglés) es similar, e implica el alquiler o la adquisición temporal de hardware para mantener los costos más manejables. Esto ha permitido que las tecnologías más avanzadas y los robots penetren en la industria agrícola, por ejemplo, lo que suele ser extremadamente sensible a los costos. Los agricultores pueden alquilar y usar equipos que antes no podían y, a cambio, pagar las tarifas acordadas.

Además de poder trabajar junto a los humanos, a diferencia de los robots tradicionales con guardas de seguridad, los robots móviles pueden ser más versátiles. Son más pequeños y pueden manejar múltiples tareas, como las operaciones de transportación de materias primas y colocación de mercancías en una línea de producción. Estas herramientas pueden ayudar a eliminar el trabajo de rutina o peligroso, liberando a los humanos para trabajos más satisfactorios. Las personas pueden ayudar con la percepción y evitar el estrés repetitivo. Además, los robots colaborativos móviles están cada vez más respaldados por el aprendizaje automático y las plataformas de inteligencia artificial que les permiten realizar tareas más avanzadas y compartir las lecciones aprendidas.

La mayoría de los proveedores de automatización industrial, como Mobile Industrial Robots (MiR), ofrecen robots autónomos móviles que han experimentado un rápido crecimiento en respuesta a la demanda del mercado.

Actualizaciones para sistemas más antiguos

La automatización en la fabricación no solo incluye nuevas tecnologías. Los sistemas más antiguos y las configuraciones conocidas se pueden hacer más compactas, obtener nuevos controles y ser más eficientes y accesibles. Al mejorar los diseños antiguos y el hardware robótico, las empresas pueden ahorrar dinero y liberar valioso espacio de fábrica o almacén. Los robots de MiR, por ejemplo, utilizan un diseño compacto para reducir el espacio requerido en gran medida en comparación con otros robots.

El creciente internet de las cosas industrial (IIoT) toma datos de dispositivos conectados y siempre encendidos y permite a los fabricantes obtener información en tiempo real. El IoT permite que el hardware sea más inteligente, más rápido y consciente. Junto con los sensores, un robot móvil podría, por ejemplo, identificar cuándo está cerca la presencia de un trabajador y redireccionar su trayectoria, disminuir su velocidad o detenerse por completo para dejar tiempo para una nueva entrada necesaria. Otro robot puede programarse para acelerar o disminuir la velocidad según el entorno o la sincronización de los ciclos de producción de pequeños lotes. Esta es la belleza de los sensores IoT cuando se combinan con robots es que están conectados a una red más grande. Los robots pueden incluso diseñarse para colaborar entre sí y trabajar de manera más inteligente.

NACE UN PARQUE INDUSTRIAL
CON UN NUEVO CONCEPTO

LOS LIBERTADORES
PARQUE ECO-INDUSTRIAL

Ruta Nac. 9 (Panamericana) Km. 77,5
Campana - Pcia. de Buenos Aires

www.loslibertadores.com.ar

- 450 hectáreas sobre Eje Comercial Mercosur
- Acceso directo por Ruta Nac.9 y Ruta Prov. 6
- Lotes desde 2.700 m^2 a 48.000m^2
- Categoría Industrial 1, 2 y 3
- Beneficios Impositivos a Empresas Industriales
- Cercanía Ferroviaria y Puertos de Ultramar

COMERCIALIZA

C & W
CASTRO CRANWELL & WEISS
Tel. +5411 4320.4320
www.cyw.com.ar

CADEMA
INMOBILIARIA
Tel. +5411 5263.3031
www.cademaprop.com.ar

L.J. RAMOS
BROKERS INMOBILIARIOS
Tel. +5411 4719.9000
www.ljramos.com.ar

DESARROLLA

Grupo BAUTEC
25 AÑOS

El impacto de las tecnologías DISRUPTIVAS

Con la IOT y la IIOT (Internet de las Cosas Industrial) ya como parte de nuestro presente, las empresas pueden plantearse verdaderos cambios funcionales en sus procesos, para volverlos más efectivos y ágiles. Se estima que, durante el siguiente año, el sector corporativo generará el 70% del valor potencial de IoT, y que para 2025 estas tecnologías representarán el 11% del PBI mundial (McKinsey Global Institute). • **Martín López Ramos***

* Gte. de Tecnología de Pointer Argentina.

Los dispositivos, interconectados y brindando datos de manera continua, generan un gran potencial de negocio en el uso de esta información para mejorar, maximizar y optimizar los resultados y las ganancias de las compañías.

La disrupción que plantea el poder conectar, a través de una interfaz, cualquier cosa -desde un electrodoméstico hasta un camión o una cosechadora- a Internet, habilita un abanico inmenso de posibilidades, al hacer viable el interactuar con éstos y tomar los datos que proporcionan para transformarlos en información útil y eficaz. La versatilidad de este tipo de tecnología propone muchas y variadas aplicaciones. Desde el monitoreo de un paquete hasta el seguimiento de toda una flota de camiones, pasando por maquinarias, Datacenters, envíos de alta importancia, plantaciones, campos, invernaderos, depósitos e incluso hasta personas.

Más allá de las redes y dispositivos sobre los cuales es posible hacer funcionar IoT, en la actualidad existen en el mercado soluciones flexibles pensadas específicamente para la logística. Es el caso de CelloTrack Nano de Pointer, un dispositivo portátil que permite la gestión y trazabilidad de los activos teniendo en cuenta, también, la seguridad e integridad de los mismos. Cada equipo puede conectarse, vía bluetooth, con hasta 16 sensores inalámbricos (Multisense) que miden temperatura, humedad, nivel de luz, magnetismo e impacto, entre otras variables. Esta tecnología facilita la gestión de una cadena de frío, sea está orientada al transporte de súper-congelados, medicamentos, sangre, tejidos, etc., permitiendo la trazabilidad de la temperatura durante su traslado y almacenamiento a través de toda la cadena de suministro.

Por otra parte, la incorporación de soluciones que colaboran con mejorar la seguridad y prevenir accidentes dentro de la industria automotriz se encuentra cada vez más presente en nuestras vidas, tanto para el uso particular como para el corporativo. Las aplicaciones de Manejo Seguro, que evalúan las habilidades y la responsabilidad detrás del volante son una herramienta vital y por demás necesaria para las empresas y sus conductores. Estas soluciones se enfocan en promover y propiciar un mejor y más seguro comportamiento de manejo, suministrando información online para disminuir el riesgo vial, reducir los costos de mantenimiento y el deterioro de vehículos, así como también prevenir accidentes, fatalidades e interrupciones en las operaciones, puesto que a partir de la información útil y eficaz obtenida del IoT se pueden tomar decisiones estratégicas y corregir comportamientos de manejo inseguros antes de que estos tengan un impacto negativo. Además, estas herramientas aseguran un uso más sustentable de los vehículos y minimizan la huella de carbono.

Multiplicidad de aplicaciones

Los beneficios de la IoT parecen no tener límites. En término de inteligencia, una de las áreas más avanzadas es la

La disrupción que plantea el poder conectar, a través de una interfaz, cualquier cosa -desde un electrodoméstico hasta un camión o una cosechadora- a Internet, habilita un abanico inmenso de nuevas posibilidades.

de la industria automotriz. Así como toda la información tomada de los GPS instalados en los vehículos que -a partir de factores de ubicación y velocidad- brindan un mapeo anónimo que es utilizado por los servicios de ruteo de tránsito como Waze o Google Maps, es posible utilizar esa misma información para la implementación en vehículos autoconducidos. Tesla cuenta con un vehículo que puede prever accidentes analizando las maniobras bruscas de los autos que lo rodean. Estas unidades cuentan con múltiples sensores que les permiten conducir hasta con mayor cuidado y atención que un ser humano. Aún nos queda un largo camino por recorrer, no solo tecnológica sino culturalmente en este campo, sin embargo, es necesario pensarlo dentro de nuestra agenda a futuro. Vamos rumbo a un futuro de ciudades inteligentes en las que todo estará conectado. Esto va a modificar de manera radical la forma en la que se transportan las cosas, e incluso el rol de quienes conducen los camiones/vehículos.

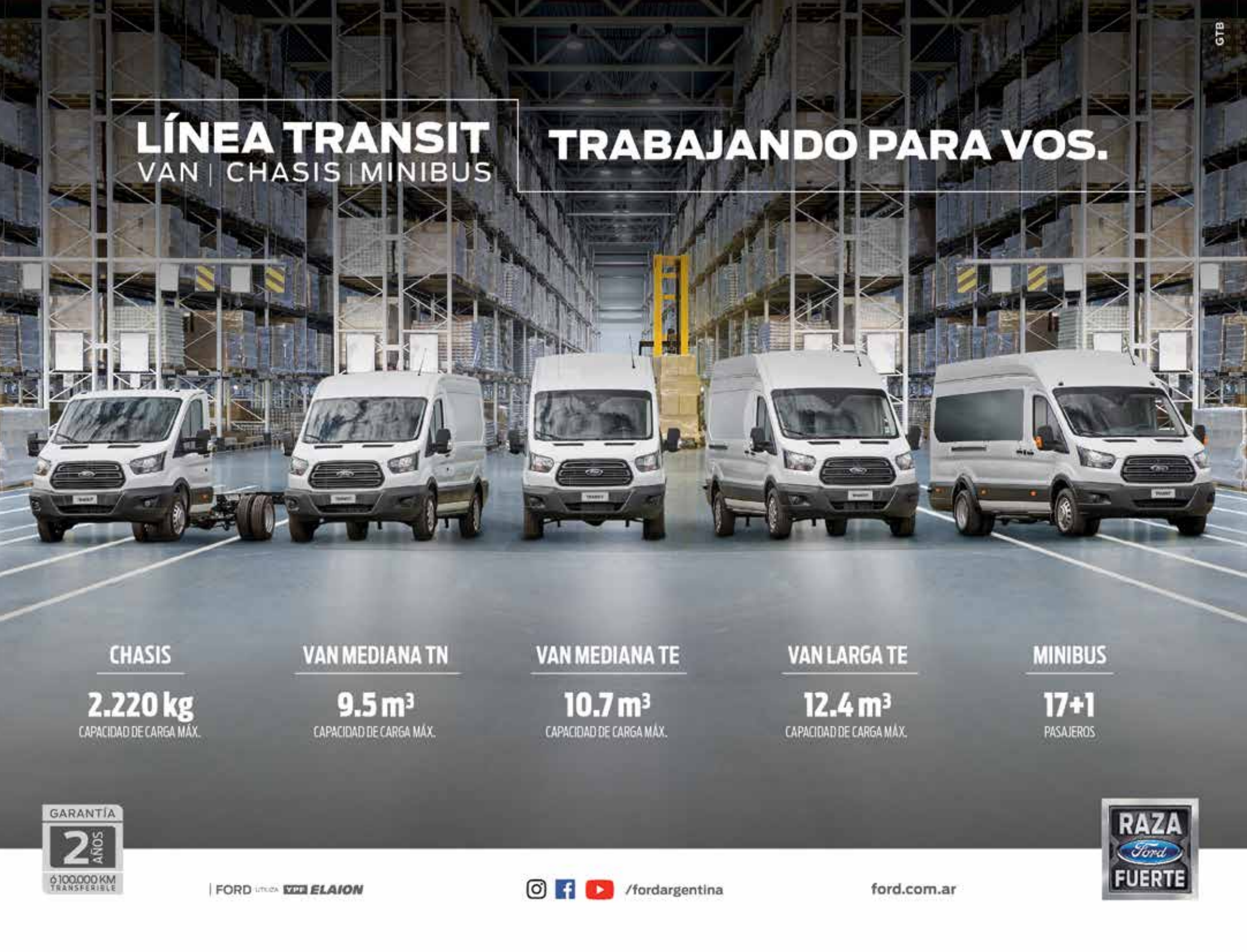
La tecnología plantea nuevos desafíos para quienes trabajan en el sector, pues cada vez son más los referentes que se inclinan por impulsar la fabricación de autos eléctricos, con cero emisiones de gases, y ya se habla de la producción masiva de vehículos autónomos. Se estima que para 2050 estas características serán un estándar dentro de la industria automotriz. Un claro ejemplo de que el futuro está a la vuelta de la esquina son los recientes anuncios de empresas del sector quienes ya divulgaron que incluirán en sus nuevas unidades el sistema automático de frenado y hasta hay quienes se arriesgan a decir que pronto será obligatorio ceder el manejo al software de conducción, en determinadas circunstancias. A partir de estos hechos, que ya son realidades, se considera que los vehículos autónomos disminuirían hasta un 96% los accidentes.

La posibilidad de hacer envíos, monitorear el transporte o bien almacenar carga de forma más eficiente impulsa un cambio de paradigma en la cadena de suministro que hoy ya supera el 2.0. En la actualidad existen robots que trasladan paquetes entre diferentes puntos dentro de un depósito; mercadería que es monitoreada y gestionada durante su transporte -pudiendo disponer de toda la información obtenida en cualquier dispositivo (Smartphone, computadora, Tablet, etc)-. En la realización de tareas de picking, por ejemplo, se pueden utilizar lentes inteligentes para lograr mayor eficiencia, pudiendo visualizar información del depósito, los pallets y la mercadería en tiempo real, aplicando de esta forma el concepto de Realidad Aumentada.

Adaptación al cambio

La clave en IoT es reconocer el increíble potencial que ofrece y usarla para hacer proyecciones y detectar tendencias que permitan mejorar, maximizar y optimizar los resultados y las ganancias de un negocio. La mayor parte de la información capturada de los dispositivos interconectados no es utilizada para tomar decisiones, y lo poco que sí se utiliza no es aprovechado al máximo.

Entonces, ¿qué obstáculos impiden que las empresas argentinas dejen de subutilizar la información? Las explicaciones pueden encerrarse en tres grandes bloques: el primero es un requisito fundamental y se trata de la seguridad de los datos y las redes sobre las que las organizaciones van a generar la interacción con sus activos. Según Lux Research Inc., solo en 2016 se invirtió en I+D de seguridad para dispositivos IoT cerca de 8 mil millones de dólares, y se proyecta para 2021 una inversión anual de 37 mil millones de dólares. En segundo término, se ubica la infraestructura de comunicaciones. En nuestro país el porcentaje de cobertura del territorio nacional en la actualidad es muy bajo, solamente tomando el tema de la cobertura, nuestro país aún tiene un amplio rango de mejora. Además, es necesaria una mayor cobertura geográfica de Internet.


GTB
LÍNEA TRANSIT
VAN | CHASIS | MINIBUS
TRABAJANDO PARA VOS.
CHASIS
2.220 kg
CAPACIDAD DE CARGA MÁX.
VAN MEDIANA TN
9.5 m³
CAPACIDAD DE CARGA MÁX.
VAN MEDIANA TE
10.7 m³
CAPACIDAD DE CARGA MÁX.
VAN LARGA TE
12.4 m³
CAPACIDAD DE CARGA MÁX.
MINIBUS
17+1
PASAJEROS
GARANTÍA
2 AÑOS
ó 100.000 KM
TRANSFERIBLE
| FORD LITUZA VPF ELAION
/fordargentina
ford.com.ar
RAZA
Ford
FUERTE

Los riesgos que enfrenta

LA CADENA DE SUMINISTRO

DHL publicó su primer Informe Anual de Riesgos, sobre la base de cientos de eventos diarios recopilados en la plataforma Resilience360. El mismo detecta las principales alteraciones sufridas por la industria durante 2018 y anticipa el panorama de riesgos para la cadena de suministro. La incertidumbre sobre el comercio internacional fue uno de los principales riesgos a nivel mundial identificados durante el año pasado.

"La evaluación de riesgos y la mejora de la resiliencia de la cadena de suministro son un elemento crucial para los negocios, y las conclusiones del informe les permiten a los clientes reevaluar el entorno de riesgo, complementando la oferta de la plataforma», afirma Tobias Larsson, CEO de Resilience360.

Los principales riesgos detectados en 2018

A nivel mundial, se detectaron tres riesgos principales en 2018: las incertidumbres sobre el crecimiento del comercio internacional, los incidentes de ciberseguridad y el cambio climático combinado con condiciones meteorológicas extremas.

La incertidumbre en el comercio aumentó debido a las disputas entre EE.UU. y otros países, especialmente China, incluyendo los nuevos aranceles unilaterales a la importación. Se suma la cuestión todavía pendiente de la salida del Reino Unido de la UE, ya que las empresas temen que se produzcan atascos en las fronteras y retrasos en los puertos en caso de una salida descontrolada.

En el ámbito de la ciberseguridad, el número creciente de incidentes que afectaron a la cadena de suministro y la infraestructura de transporte demostraron que el objetivo de los perpetradores es obtener secretos comerciales, chantajear o causar trastornos en la economía. Por último, el cambio climático ocasionó un gran número de trastornos graves debido a las condiciones meteorológicas en 2018, que fue el 4º año más cálido jamás registrado. Los incendios forestales, las sequías, los bajos niveles de las aguas y el deshielo tuvieron los impactos más significativos sobre la cadena de suministro.

La cadena de suministro en 2019 y más allá

El informe recalca asimismo una serie de posibles peligros que podrían suponer una amenaza para los negocios en 2019 y los años subsiguientes. En primer lugar, la demanda de materias primas combinada con la fragilidad del suministro, consecuencia de la inestabilidad política y los cierres de los proveedores, podría resultar en una escasez de materias primas cruciales, como litio, cobalto y adiponitrilo. En segundo lugar, pueden aumentar las retiradas y las alarmas de seguridad, ya que debido a la concientización creciente del público en materia de seguridad y la aplicación más estricta de la normativa por parte de las entidades reguladoras en sectores muy normativizados, como fármacos y dispositivos médicos, resultan en un mayor escrutinio sobre los productos. Por último, es posible que se extiendan en 2019 las medidas contra la contaminación atmosférica a un sector más amplio de industrias en toda Asia. Igualmente se cree que la agencia estadounidense de protección medioambiental (EPA) anunciará nuevos requisitos. En consecuencia, esas normas medioambientales más rígidas incrementarán los costos de las empresas en varios sectores. Todas estas circunstancias pueden convertirse en una amenaza para los proveedores y provocar una serie de cambios importantes a lo largo de las cadenas de suministro.

"Las cadenas de suministro modernas son vulnerables. Los retrasos en el transporte, robos, desastres naturales, las inclemencias del tiempo, ciberataques y problemas de calidad inesperados pueden alterar los flujos de mercancías, generando costos a corto plazo y dificultades de suministro", añadió Shehrina Kamal, directora de Risk Intelligence, Resilience360.

Principales disruptores en Latinoamérica

En 2018, las cifras más elevadas de incidentes se produjeron en Brasil (21.19%), Argentina (13.9%), Chile (12.6%) y Colombia (7.9%). Los eventos con carácter más disruptor estuvieron causados en su mayoría por inestabilidades sociales, temas de transporte terrestre e incidencias laborales, que supusieron casi la mitad de todos los incidentes. La mayor parte de estos eventos estuvieron vinculados a movilizaciones laborales organizadas; no obstante, muchos se debían a los acontecimientos políticos. Las huelgas generales convocadas en Costa Rica y Argentina se centraron en el descontento con sus políticas económicas nacionales respectivas, y la huelga de camioneros en Brasil también tuvo que ver con temas de políticas públicas.

El robo de mercancías fue un suceso frecuente en toda la región, y los trastornos de la carga se debieron a las movilizaciones laborales en la aerolínea LAN Express en abril, a los feriados por el G20 y a las huelgas de Aerolíneas Argentinas en noviembre en Buenos Aires. Los terremotos y el robo de mercancías supusieron dos tercios de todos los eventos de gran impacto registrados en la región. Las dimensiones del robo de mercancías tuvieron lugar principalmente en Brasil y Chile. Las catástrofes naturales de intensidad menor y moderada, como inundaciones, erupciones volcánicas y terremotos, afectaron también la región, concretamente en Chile, Perú, Ecuador, Nicaragua y Guatemala.

Las 10 tendencias para 2019

1. Las guerras comerciales provocan una reestructuración de las redes de producción. El Brexit, los nuevos aranceles a las importaciones y otras barreras comerciales continuarán remodelando las cadenas de suministro para la producción.

2. La demanda creciente y un suministro frágil provocan una escasez crítica de materias primas. La inestabilidad política y los cierres de proveedores impactarán probablemente el suministro de materias primas esenciales como el litio, el cobalto y el adiponitrilo.

3. Las retiradas de productos y las alarmas de seguridad provocan un mayor escrutinio de la calidad. Las normativas y los requisitos de calidad más estrictos ejercen presión sobre las empresas farmacéuticas.

4. Las repercusiones del cambio climático aumentan de intensidad. Las empresas se enfrentarán probablemente a un número creciente de trastornos debidos a las condiciones meteorológicas, ya que se espera que el 2019 sea el año más cálido jamás registrado.

5. Las normativas medioambientales más estrictas obligan a los contaminadores a pagar por ello. Las políticas de calidad del aire y de mitigación del cambio climático hacen su aparición en toda la región de Asia-Pacífico.

6. La incertidumbre económica y el cambio estructural suponen una amenaza para los proveedores. Cabe pensar que aumentará el número de insolvencias entre los proveedores, ya que los pequeños productores siguen siendo víctimas de la incertidumbre económica y el cambio estructural.

7. Muchas mercancías se ven atrapadas en medio de las luchas laborales. Los primeros indicios de disputas laborales amenazan con trastornar las operaciones de transporte.

8. Transporte peligroso: incendios en los barcos de contenedores. La insuficiencia de dispositivos antiincendios y la tendencia a incrementar el tamaño de los barcos de contenedores intensificarán la presión sobre las cadenas de suministro dependientes de transportes marítimos.

9. Los altercados en las fronteras incrementarán los tiempos de espera. Las empresas dependientes de los canales de transporte entre EE.UU. y México, y entre la UE y el Reino Unido, probablemente sufrirán un incremento en sus costos y en los tiempos de espera para atravesar las fronteras.

10. Los drones representan un golpe a la seguridad aérea. Los incidentes de seguridad para la aviación debidos a los drones de proximidad tienden a aumentar y generan un mayor riesgo para las operaciones logísticas aéreas.

CINTER

LÍDER EN CONSTRUCCIÓN | OBRAS LOGÍSTICAS

PROCTER & GAMBLE

45 AÑOS | OBRAS LLAVE EN MANO

PLAZA LOGÍSTICA

MEGATONE

SWIFT

QUALITY SYSTEM CERTIFICATION DNV·GL ISO 9001

Primera Empresa Argentina en su rubro, certificada con la norma ISO 9001

AISC CERTIFIED FABRICATOR

Única empresa argentina con certificación AISC FABRICATOR

ILAFA

Instituto Latinoamericano del Fierro y el Acero
PRIMER PREMIO "ILAFA" A LA EXCELENCIA
en la Categoria Construcción Civil e Industrial

Tel: 54 (0342) 4503000 - 54 (011) 63460930 - 5 | www.cinter.com.ar | ventas@cinter.com.ar

EL PODER
de los datos hechos información

La capacidad de transmitir grandes cantidades de datos en tiempo real está transformando la actividad logística, que cuenta ahora con la posibilidad de, por ejemplo, monitorear el estado de las flotas de transporte con mayor exactitud, agilidad y transparencia. El gran desafío del sector será transformar los grandes volúmenes de datos en información confiable, a través de la implementación de nuevas tecnologías para transformar el Big Data en Business Intelligence.

Entrevista a Mauricio Fernández, Gerente Comercial y Negocios B2B; y a Hernán Radrizzani, Gerente de Marketing y Producto, ambos de Ituran.

En diálogo con Énfasis Logística, Mauricio Fernández, Gerente comercial y Negocios B2B y Hernán Radrizzani, Gerente de marketing y Producto, ambos de Iturán, se refieren al impacto de las innovaciones tecnológicas en la actividad logística.

Énfasis Logística: ¿Qué nuevas posibilidades brinda la conectividad de los vehículos de carga para las operaciones logísticas?

Mauricio Fernández: Estamos frente a una transformación de las expectativas y necesidades de los servicios dirigidos hacia los operadores logísticos. Hace algunos años los clientes necesitaban conocer datos básicos como la ubicación en tiempo real de sus vehículos, desplazamiento de la carga y sensorizados como apertura de puertas, hoy en día, sus necesidades son mucho más amplias, desean saber todo lo que ocurre en el proceso logístico con la finalidad de ser más eficientes en la utilización de los recursos para el desarrollo de sus actividades, como por ejemplo el estado de la unidad para su correcto mantenimiento, la identificación del chofer para su control, el estilo de su conducción para evitar accidentes y el monitoreo de la temperatura de la carga para asegurar el cumplimiento de la cadena de frío entre otros servicios. La conectividad, con sus avances tecnológicos, ha permitido poder transferir mayor cantidad de datos en tiempo real, obligando a los operadores a revisar y estandarizar sus procesos para monitorear sus estados con mayor exactitud, agilidad y transparencia. El adaptarse de forma inmediata a estos avances, implicará optimizar la operación, logrando mayor capacidad de análisis e identificación de alternativas para una toma de decisión acertada en situaciones únicas.

É. L.: ¿Cuál es su visión sobre la evolución y penetración de esta tecnología en el mercado local?

M. F.: El sector de la logística se encuentra inmerso en una gran revolución como consecuencia del desarrollo acelerado de la tecnología y el crecimiento de nuevos canales de venta como es el e-commerce.

La informatización de los procesos logísticos es un requerimiento básico de la industria, sin embargo, se aplican con más frecuencia en el proceso de recepción, almacenamiento y preparación de la mercadería, que en el proceso de entrega del pedido al cliente final (última milla). Año tras año, esta situación se ira revertiendo, donde las mayores inversiones en tecnologías estarán orientadas a conseguir "la entrega perfecta". Aquí es donde la IOT (Internet de las Cosas) con sus dispositivos conectados cobra un papel vital en la cadena de suministro, permitiendo conocer lo que sucede en cada etapa del proceso en tiempo real, logrando un mayor control.

É. L.: ¿Cómo imagina que será en el futuro el desarrollo de estas tecnologías y su impacto en la actividad logística?

Hernán Radrizzani: El gran desafío de la actividad logística será transformar los grandes volúmenes de datos en información confiable, donde el principal reto es avanzar en la incorporación de nuevas tecnologías para transformar el Big Data en Bussines Intelligence (BI) convirtiendo la información en activos de incalculable valor para la empresa.

Iturán cuenta con un departamento especializado en BI que analiza cada eslabón del proceso de la "última milla" en conjunto con el operador logístico, desde las funcionalidades propias, pasando por los requerimientos de sus clientes, tendencias del mercado local e internacionales, generando información clara y oportuna de los elementos clave del negocio y de sus activos para tomar de la decisión correcta en cada momento, a través de la recolección de datos, gestión de la información y gestión del conocimiento.

É. L.: ¿Desea comentar algo más?

H. R.: Es importante tener en cuenta que la principal causa de muerte en la Argentina son los accidentes de tránsito y el 93% de los mismos son atribuibles a falencias del factor humano, con una gran incidencia en los vehículos de transporte de pasajeros y mercaderías en la siniestralidad.

Es por ello que sumamos a nuestro software exclusivo, un Servicio denominado Iturán Seguridad que permite saber el comportamiento de manejo del conductor basado en la identificación de maniobras bruscas y controles de velocidad. Adicionalmente avanzamos en una alianza estratégica con Mobileye, cuyo sistema brinda asistencia al conductor del vehículo mediante una cámara, identificando alertas de posibles colisiones con otros vehículos e inclusive con peatones
En Iturán creemos que todos formamos parte y somos responsables de generar hábitos de conducción para un tránsito más seguro.

En 10 años, la industria estará totalmente CONECTADA

Se espera que para 2028, la mayor parte de la industria en América Latina estará lista para el uso de plataformas 4.0. Las máquinas conectadas a internet en las plantas de producción son garantía de eficiencia y van a definir el futuro de la industria con herramientas especializadas para interconectar el área de manufactura. • **Alfredo Martínez ***

* Gerente de Cuentas para Redes Industriales de Panduit.

De acuerdo con hallazgos obtenidos por análisis realizados por Panduit, fabricante especializado en infraestructura física y soluciones para tecnologías de la información, se espera que para 2028, la mayor parte de la industria en América Latina estará lista para el uso de plataformas 4.0; es decir, producción basada en el internet de las cosas aplicada a la industria (IIoT, por sus siglas en inglés) y consistente en la utilización de robots, máquinas e infraestructura de redes que permiten mantener producción de alta calidad sin la necesidad de la supervisión humana.

De acuerdo con la investigación, en 10 años las máquinas y los robots estarán interconectados en un esquema de colaboración máquina a máquina (M2M) para llevar a cabo labores de producción en el piso de planta sin la supervisión humana, con lo que se dará paso a una transformación en el trabajo, pues permitirá al personal concentrarse en otras funciones, como monitorear y analizar los procesos productivos, para basar su desempeño 100% en la creatividad e innovación u otras áreas especializadas.

Infraestructura de interconexión como activo crítico

La conformación de una infraestructura de comunicación robusta, segura y escalable, en conjunto con la integración de la tecnología digital que se vive actualmente es el punto clave para migrar a la cuarta revolución industrial o Industria 4.0.

El área de producción alberga dentro de sus responsabilidades los procesos críticos en los que se ubican las mayores ganancias o pérdidas en materia financiera de las empresas. “En una producción a gran escala de cualquier bien, el hecho de presentar una falla técnica que ocasione la interrupción de distribución de energía o flujo de datos, podría representar retrasos en los procesos de embalaje, despacho y entrega, entre otros; por consiguiente esto ocasionaría pérdidas económicas significativas para cualquier empresa”.

Dentro de los hallazgos ubicados por el análisis de Panduit se encontró que la infraestructura de interconexión del área de manufactura con la red administrativa, se convertirá en un activo crítico para las empresas, pues ésta proporcionará los diferentes servicios de comunicación y colaboración que deben establecerse entre los procesos y los recursos humanos.

La falla de comunicación, podría significar un impacto económico muy importante para la organización, por lo que resulta importante considerar la implementación de un diseño lógico y físico de la red, cumpliendo con normativas industriales y de telecomunicaciones que lleven a los usuarios a proteger y maximizar su inversión.

De igual modo, Panduit ubicó como un punto importante la necesidad de que los desarrolladores o implementadores de la infraestructura destinada a la red industrial estén certificados para ello, pues el tipo de materiales debe seleccionarse según las condiciones ambientales de operación de cada una de las áreas de la planta. Esto ayudará a robustecer la infraestructura física

FINVESA
Cerrito 1320, Piso 12 - oficina C
C1010ABB, CABA - Argentina
Tel. 54 11 5199 1367 / 5277 4246
rjpf@finvesa.com.ar
www.finvesa.com.ar

de la red, incrementando su disponibilidad y ciclo de vida.

En este sentido, la infraestructura de la red juega un papel fundamental, pues implica robustez y diseños especiales, porque en la planta existen áreas de alta agresividad ambiental donde hay, por su naturaleza inherente, presencia de agua, ácido, polvo, vibración o altas temperaturas, que requieren de un adecuado blindaje, flexibilidad, conducción y durabilidad de los elementos físicos.

Con estos desarrollos tecnológicos la dinámica de la industria conectada ya está en marcha a nivel global y se prevé que en muy poco tiempo las empresas líderes sean aquellas que implementen mejores sistemas de conexión, debido a que serán las que manejarán mejor la flexibilidad en su producción, optimizarán su toma de decisiones en tiempo real y aumentarán la eficiencia de sus recursos, porque gracias a ellos tendrán mayores oportunidades sobre su competencia.

Flotas conectadas

Por Guillermo Crevatin, Presidente de Michelin.

La conectividad trasciende los límites de los depósitos y hoy también las flotas de vehículos de carga pueden estar "en línea" brindando información en tiempo real que resulta clave para una gestión ágil y eficiente de las operaciones de transporte y distribución. Guillermo Crevatin, Presidente de Michelin Argentina; empresa que en septiembre de 2018 lanzó "Flotas conectadas", solución tecnológica dirigida a las compañías de transporte y de la industria logística que buscan, a través de la información precisa y en tiempo real, optimizar el máximo rendimiento de sus flotas, señala que son tres los pilares fundamentales en los que se apoya su propuesta tecnológica: "garantizar la seguridad de la carga y de la flota, la gestión eficiente de los costos operativos, y por último, la prevención de accidentes".

Al respecto el ejecutivo de Michelin detalla, "en lo que respecta a la seguridad de la carga, mediante esta tecnología es posible monitorear en tiempo real dónde se encuentra el vehículo y el estado de la mercadería transportada, garantizándole al dador de carga trazabilidad en todo momento. Por otro lado, gestionar y disminuir los costos operativos de la flota es uno de los principales intereses de las compañías del sector; tanto como aumentar los márgenes operativos, la rentabilidad y productividad de los vehículos. Por este motivo la solución opera con acciones preventivas y correctivas que contribuyen a gestionar los principales costos (gestión del conductor, consumo de combustible, mantenimiento del vehículo, prevención de accidentes e infracciones de tránsito). Esto es posible, por ejemplo, gracias a la telemetría CAN (recogida de datos del vehículo), que identifica los datos del chofer, la velocidad en pista seca o mojada, conducción en punto muerto, aceleraciones y frenadas bruscas, y accionamiento del embrague".

Finalmente, colaborar con la prevención de accidentes en la ruta es otro de los ejes diferenciales de este servicio, "esto lo alcanzamos gracias a que trabajamos con acciones preventivas mediante la gestión del comportamiento del conductor en el manejo del vehículo al mismo tiempo que brindamos informes detallados y notificaciones para la empresa, alertas en tiempo real para el chofer. A su vez, mediante la Tablet se informan las actividades del conductor para el acompañamiento de las paradas autorizadas de descanso y refrigerios", destaca Guillermo Crevatin.

LOGÍSTICA INTEGRAL

MODELIZACIÓN
PLANNING & ROUTING
PICKING
DISTRIBUCIÓN
TRACKING
BI ORDER STATUS
BI KPI´s

MÁXIMA PERFORMANCE

EN LA GESTIÓN DE SU CADENA LOGÍSTICA

loginter

info@loginter.com.ar • 54 (11) 4114.3200 • www.loginter.com.ar

Software Logístico

SOPORTE LOGISTICO S.A. es una empresa líder en el desarrollo y comercialización de software logísticos. Dedicada a brindar soluciones que permitan la mejora de la productividad, eficiencia-eficacia, minimizando los costos y maximizando la rentabilidad de empresas que gerencian o controlan procesos logísticos integrales o parciales, ya sean propios o de terceros. El porfolio de sistemas desarrollados que poseemos es una herramienta única en el mercado logístico, se ha concebido para dar respuesta a las necesidades típicas de empresas con variables Logisticas a gestionar.

Nuestro exclusivo sistema WMS se destaca en las siguientes características:

- Adecuado seguimiento de flujo de productos dentro del almacén.
- Conocer la ubicación física, cantidad, número de partida, fecha de vencimiento, como otros datos relativos a los productos.
- Controlar la existencia *"on time"* de cada producto.
- Optimizar el espacio del depósito.
- Posicionar en forma automática los productos ingresados y elegir de la misma forma las salidas.
- Administración de pedidos.
- Administración de inventarios cíclicos y físicos periódicos.
- Minimizar las roturas y los faltantes de productos.
- Manejo de cuarentenas.
- Manejo de diferentes unidades de almacenamiento.
- Simulación gráfica del depósito.
- Posibilidad de utilización de Código de barras, Radio Frecuencia, Voice Picking.
- Control de los niveles de stock.
- Manejo de devoluciones.
- Promociones.

WMS TMS SMS MMS FMS MDF WTS DMS BI

SOPORTE LOGISTICO

Paraná 230 - Piso 5 - Of 53
Buenos Aires - Argentina
Tel: 54 11 4374 1785 (Rotativas)
info@soportelogistico.com.ar
www.soportelogistico.com.ar

PAY PER USE

HELP DESK

UP GRADES

WAREHOUSE MANAGEMENT SYSTEM

El stock de su Empresa Actualizado al instante

www.soportelogistico.com.ar

La logística en el FASHION RETAIL

Es habitual en la actualidad ver espacios de venta masiva donde se pueden adquirir productos y servicios ofrecidos a clientes que tienen necesidades semejantes pero preferencias diferentes, que se orientan de acuerdo a las presentaciones de los productos, las marcas o las promociones. El éxito de las empresas de retail que comercializan mercadería de lujo o de moda depende directamente de una logística construida de manera competente. • **Lic. Graciela Medrano***

El fashion retail se define como un sector económico integrado por una industria y/o comercio minorista afectado por la moda que, debe satisfacer en tiempo y forma la demanda de productos de lujo o elevada calidad.

Una clasificación de sub-sectores del fashion retail podría comenzar por:

- Indumentaria.
- Perfumería y cosmética.
- Accesorios y bijouterie.
- Electrónica.

Tiendas multimarcas, tiendas online, pop-up stores, existen un sinfín de formatos para satisfacer el deseo de los consumidores de productos de moda o

* Fractal Consultora Logística, Owner.

alta gama. Los factores que inciden en la necesidad del cliente de tener la mercadería en el menor tiempo posible son:

- Lanzamientos publicitarios a nivel mundial.
- Estacionalidad de la compra.
- Elecciones azarosas de los clientes.

Planificación y pronósticos

Respecto a la planificación tanto de los lanzamientos regionales o mundiales como de la mercadería que se distribuye según una cierta estacionalidad de las ventas; en el contexto sociopolítico de nuestro país, no existe un modelo probabilístico que se ajuste con exactitud.

En el fashion retail lo aconsejable es pronosticar en base dinámica dado que al ser un proceso periódico de revisiones (por ejemplo, mensual) de las previsiones donde se analizan las últimas tendencias del mercado, se revisan las ventas y se actualizan las previsiones acorde a las actualizaciones del negocio. Esto permite a las empresas reaccionar rápidamente ante cambios del entorno y mirar al negocio como un proceso dinámico y constante en lugar de un evento estático.

Sin pronóstico dinámico, se pueden generar los siguientes problemas:

- Altos costes de stocks y obsolescencia.
- Frecuentes roturas de stock e inventario desequilibrado.
- Bajos niveles de servicio al cliente.
- Pérdida de ventas y resultados insatisfactorios.

Prácticas de planificación no aconsejables para las empresas de fashion retail:

- Realizar pronósticos sin colaboración entre las diferentes áreas de la organización, proceso poco estructurado esto genera que diferentes departamentos de la compañía preparan diferentes pronósticos (ventas, finanzas, compras, etc.), algunos en unidades, otros en valor.
- El pronóstico de ventas no se relaciona con el presupuesto anual para medir su fiabilidad, no se miden los errores del pasado.
- Los datos históricos de ventas no son en tiempo real, se utilizan pobres técnicas estadísticas, se ignoran temporalidades o tendencias.
- Faltan automatismos y herramientas informáticas para facilitar el trabajo, procesos lentos y manuales.

Logística y distribución

El éxito de las empresas de retail que comercializan mercadería de lujo o de moda depende directamente de una logística construida de manera competente. Después de todo, retrasar una nueva colección en los estantes de las tiendas, incluso durante una semana, puede causar un gran daño a sus ganancias.

El éxito de las empresas de retail que comercializan mercadería de lujo o de moda depende directamente de una logística construida de manera competente. Después de todo, retrasar una nueva colección en los estantes de las tiendas, incluso durante una semana, puede causar un gran daño a sus ganancias.

Los problemas de seguridad de las mercancías, las condiciones para su transporte y otros tantos factores son de especial importancia para el sector.

A menudo, los minoristas de artículos de lujo o los fabricantes de ropa tienen que construir su propia logística, comprar vehículos, contratar conductores, agentes de carga, estibadores, pasar mucho tiempo buscando espacio de almacenamiento y pagar impuestos, lo que a su vez conlleva costos y la imposibilidad de calcular con precisión.

Los operadores 3PL ayudan a acelerar significativamente el volumen de negocios de los productos, seleccionándolos de acuerdo con los requisitos de las tiendas minoristas, asegurando así la gama completa de artículos. Como resultado, los clientes minoristas pueden utilizar una gama completa de productos acopiados en un solo lugar, y los mayoristas ahorran su dinero debido a la menor cantidad de suministros.

Tiendas en línea de productos de lujo

Una entidad separada es una tienda en línea, la organización de la logística tiene sus propias características. Por lo tanto, en el comercio minorista en línea, la logística se divide en tres bloques principales: el movimiento de mercancías del fabricante o proveedor; almacenamiento de artículos en un almacén y el traslado de productos desde el almacén directamente al comprador. En cada uno de estos bloques, el propietario de la tienda en línea debe hacer una elección: organizar todo él mismo o dar parte de ello a la subcontratación. Habiendo delegado la logística a través de una delegación completa, la tienda en línea recibe una amplia gama de servicios de logística. Responsabilidades de recibir bienes del proveedor, su almacenamiento, embalaje, todo esto es asumido por el tercero. Los operadores organizan la entrega, reciben dinero de los clientes y procesan las devoluciones. Gracias a la subcontratación, la tienda en línea podría concentrarse completamente en la publicidad y las ventas.

Servicios logísticos para fashion retail

Los servicios logísticos deben estar especializados en ofrecer soluciones a medida para empresas del sector textil, electrónica, moda y accesorios desde un enfoque omnicanal, es decir logística para retail y para e-commerce, ofreciendo la integración de toda la cadena de suministro en un único operador. El foco principal estaría en estos tres subprocesos:

Reacondicionamiento y preparación de pedidos, integrado por diversas tareas:

- Recepción de mercancía.
- Operaciones de valor agregado.
- Operativas para todo tipo de artículos de alarmado/desalarmado, etiquetado, embolsado, packs, etc.
- Gestión de stocks.
- Reacondicionamiento de productos para mercado local.
- Preparación de pedidos para retail y reposiciones.
- Empaquetado y expedición de la mercancía.
- Sistemas combinados de packaging.
- Transporte

E-commerce:

- Sistemas automatizados para preparación de pedidos multiartículo.
- Soluciones integradas que aseguren el flujo de producto entre la cadena de suministro online y retail.
- Alta fiabilidad de stock, mayor visibilidad y seguimiento en tiempo real.
- Distribución capilar. Múltiples transportes.
- Calidad de la entrega.
- Flexibilidad de horarios.
- Servicio urgente.

Logística inversa.

- Gestión de la devolución de productos.

A modo de conclusión: En este contexto global donde se encuentra inmerso el fashion retail, se debe disponer de herramientas adaptables a factores cambiantes como la moda y el avance del e-commerce para lograr, estar a la altura de las necesidades del cliente obteniendo ventajas competitivas redituables a corto y mediano plazo.

GS1 Argentina | Servicios EDI

Intercambiá documentos

con tus socios comerciales de forma simple y accesible

Nueva plataforma **EDI-GS1**:

- **Segura y confiable**
- **Rápida y precisa**
- **Clara y amigable**
- **Interoperable**
- **Con mesa de ayuda las 24 hs.**

Sumate!

T +54 (011) 4556 4700 | E serviciosEDI@gs1.org.ar | www.gs1.org.ar/serviciosEDI

Tendencias y retos en logística de PERECEDEROS

El sector de alimentos frescos está en gran auge dentro del comercio de alimentos en general. Para el éxito de su comercialización, además de una presentación atractiva para el mercado y de poder ofrecer una amplia variedad de productos, también es muy importante un buen desempeño logístico, que se expresa en términos de frescura, disponibilidad, y costos logísticos razonablemente bajos. •

Andreas Hartwig *

La inteligencia artificial y la "amazonización" del comercio son dos de las tendencias más fuertes en el segmento de alimentos perecederos. Actualmente los desafíos que enfrenta la logística de estos productos son múltiples y se relacionan con diversos cambios que se registran en el sector:

• Los pedidos crecen continuamente, especialmente en las tiendas de conveniencia.
• La creciente demanda ha aumentado el número de proveedores.
• Los requerimientos del mercado y el tipo de presentación se actualizan constantemente, lo que aumenta la complejidad.
• El aumento de la gastronomía en el área de mercado y la extensión de los mostradores de servicio aumentan las expectativas que se tienen de la logística asociada con alimentos frescos.
• La escasez de personal capacitado, especialmente en las áreas metropolitanas, exige hacer más atractivas las condiciones de trabajo, lo cual definitivamente aumenta los costos.
• El público busca cada vez más sostenibilidad y conciencia ambiental. Los márgenes de utilidad, sin embargo, siguen bajo mucha presión.
• Las ventas en línea continúan creciendo significativamente y deben ofrecer al menos la misma calidad y variedad que la venta minorista tradicional.
• Además de los problemas de tráfico habituales, existen restricciones específicas de suministro para muchas ubicaciones donde se venden productos frescos.

Por todo lo anterior, la logística de productos frescos puede ser una verdadera ventaja competitiva si, como consecuencia de su alta velocidad y calidad, el cliente alcanza realmente un beneficio significativo, sin que los costos asociados se salgan de control para todas o alguna de las partes involucradas en la cadena de suministro.

Gestión integral

Los elementos que nos pueden ayudar a lograr esta deseable posición de mercado en el corto y mediano plazo son los siguientes: planificación, control y optimización. Es decir, una gestión integral de la cadena de suministro de extremo a ex-

* Miembro del Consejo Ejecutivo de Miebach Consulting GmbH

tremo para todos los pedidos es esencial. Las estructuras logísticas como la red de almacenes, así como los procesos y TI deben optimizarse constantemente.
Otro factor de éxito es un equipo de logística ágil y dedicado, trabajando junto con los gerentes de compras y de mercadotecnia para realizar los diversos proyectos de manera integrada, creativa y positiva. Por último, pero no menos importante, es muy recomendable una aplicación deliberada de la tecnología de automatización moderna, que puede traducir los numerosos desarrollos nuevos a la práctica logística.
Además de la ya desafiante tarea de implementar bien los temas mencionados anteriormente, existen dos grandes oportunidades y desafíos a mediano y largo plazo para el sector minorista de alimentos frescos que serán decisivos en esta competencia:

Inteligencia Artificial

El rápido desarrollo de la inteligencia artificial aporta los elementos necesarios para revolucionar la logística de los alimentos frescos, donde la precisión y el control de los flujos de materiales son una gran ventaja en términos de disponibilidad, deterioro y esfuerzo. Además, las tareas multifacéticas y complejas en la cadena de suministro podrán ejecutarse mejor y de manera más productiva a través del soporte de la IA, lo que aumentará la eficiencia y permitirá campos de aplicación completamente nuevos, incluidos los robots y la automatización.
Sin embargo, la IA requiere grandes cantidades de datos (big data). Por esta razón, la calidad y disponibilidad de estos datos es crucial para desarrollar correctamente aplicaciones de inteligencia artificial. Tanto el desarrollo e integración de nuevas aplicaciones, así como el manejar adecuadamente grandes cantidades de datos, requieren enormes esfuerzos adicionales en el sector minorista, ya sea individualmente a nivel empresarial o como una iniciativa de la industria. Pero la recompensa por este esfuerzo no sólo será una mejora de la situación real, sino que conducirá a nuevos niveles de competitividad
Aunque el tamaño del mercado real aún es muy pequeño, las ofertas como AmazonFresh, PrimeNow y AmazonPantry ya están impulsando el debate y son percibidas por los clientes como una promesa de excelente servicio. Desde un punto de vista logístico, Amazon está presionando a la industria con nuevos enfoques, mucha experimentación y la absoluta voluntad de crecer, especialmente en términos de inteligencia artificial y big data. Amazon es sin duda el número uno en la actualidad, lo que le da una posición central y mucha experiencia para aportar.

El cliente como punto de partida

Para actuar de manera óptima en la cadena de suministro de alimentos frescos, para mantener al cliente contento y para mantener bajos los costos, debemos comenzar por conocer muy bien el comportamiento del cliente. El desafío más importante es el disponer de información precisa y completa respecto al cliente, para lograr una buena posición competitiva y encontrar una solución que equilibre la protección de datos y las prácticas empresariales óptimas. En este aspecto, todo sigue como ha sido siempre: el punto de partida de todas las consideraciones y análisis es el cliente.

Responsables de la dirección y formación de la ayuda humanitaria del Ejército Argentino (de izquierda a derecha): Lic. Héctor Vuoso, Dirección General de Organización y Doctrina (EMGE) – CR. (R) Ricardo Uviz, Director de Educación del Colegio Militar de la Nación, Experto en Ayuda Humanitaria – TC. Juan José Aguirre, Jefe de la División Operaciones en Desarrollo (EMGE) - Dr. Ing. Luis Clementi, Director de la Carrera "Especialización en Recursos Materiales" y Director del Proyecto de Investigación UNDEF en "Ayuda Humanitaria" – TC. (R) Carlos Merlo, Profesor, Experto en Ayuda Humanitaria – CR. Gustavo Visciglie, Director de Educación de la Escuela Superior de Guerra, Facultad del Ejército (UNDEF).

El Ejército, un eslabón clave en la cadena de ayuda HUMANITARIA

Aquellos que han sufrido en carne propia los efectos provocados por los desastres naturales conocen lo que representa ver llegar un vehículo del Ejército Argentino al rescate. La capacidad operativa, el equipamiento, la formación y ejercicio constante, junto a la vocación de servicio, hacen de la ayuda humanitaria del Ejército un actor irremplazable en la logística de asistencia ante situaciones límite. • **Redacción Énfasis Logística**

En diálogo con Énfasis Logística, el TC. Juan José Aguirre, el Lic. Héctor Vuoso, el CR. (R) Ricardo Uviz y el TC. (R) Carlos Merlo, nos brindan un acercamiento a la gestión logística y las características de la Ayuda Humanitaria del Ejército Argentino.

Énfasis Logística: ¿Qué importancia tiene para el Ejército la ejecución de operaciones de ayuda humanitaria?

Héctor Vuoso: Para el Ejército la ejecución de operaciones de ayuda humanitaria es muy importante ya que están enmarcadas como una de las misiones subsidiarias que realiza como una función de apoyo militar a la autoridad civil, con la finalidad de proporcionar una respuesta rápida y así contribuir a evitar y/o reducir pérdidas humanas, preservar la salud, y brindar las condiciones básicas de bienestar a la población ante la pérdida de su autosuficiencia y/o normal funcionamiento, ocasionada por eventos adversos de origen natural y antrópicos de variado tipo.

É. L.: ¿Cuáles son las zonas del país donde el Ejército puede realizar acciones de ayuda humanitaria?

H. V.: Por características de organización y despliegue territorial, el Ejército puede realizar acciones de ayuda humanitaria en la totalidad del país. A excepción de la provincia de Tierra del Fuego, la institución cuenta con elementos operativos y/o de apoyo logístico en el resto de las provincias. Por este motivo el Ejército Argentino es considerado

SÍNTESIS DE LAS OPERACIONES DE PROTECCIÓN CIVIL

APOYOS REALIZADOS	2016	2017	2018
ALUDES	1	3	1
ATENCIÓN SANITARIA	11	1	1
BÚSQUEDA Y RESCATE	-	2	6
ERUPCIONES VOLCÁNICAS	0	0	0
DISTRIBUCIÓN DE AGUA POTABLE	12	5	0
INCENDIOS	2	2	0
INSTALACIÓN DE PUENTES	11	2	0
INUNDACIONES	130	69	24
SISMOS	0	0	0
TEMPORALES (Vientos fuertes, lluvias, nieve)	16	18	4
PERSONAL EMPEÑADO	1.764	3.668	801
MEDIOS EMPLEADOS (Aéreos, Terrestres, Fluviales)	329	484	173

como la primera presencia del estado para hacer frente a la emergencia.

É. L.: ¿Cuáles son las tareas de ayuda humanitaria que el Ejército está en capacidad de realizar?

Juan José Aguirre: Planeamiento y asesoramiento: Asesoramiento durante la elaboración e implementación de los planes de Protección Civil, Asesoramiento en los Centros de Operaciones de Emergencia organizados por las Autoridades Civiles y la Elaboración de informes basados en la observación y análisis realizado por Equipos de Evaluación de Daños.

Apoyo de transporte: Abastecimiento y Distribución local de efectos y materiales, transporte local de personal, evacuación terrestre, aérea y acuática, transporte fluvial limitado y la operación de terminales de transporte.

Apoyo sanitario con medios militares remanentes: Limitada atención primaria de la salud (atención médica, apoyo laboratorio básico, otras.), vacunación de emergencia, distribución de medicamentos e insumos, derivaciones de pacientes y evacuación aérea, terrestre y acuática y eventualmente la organización de centros de atención primaria.

Apoyo de comunicaciones: Apoyo técnico en la instalación y operación de centros de operaciones de emergencia y operación de redes de comunicaciones de emergencia.

Apoyo de servicios: Elaboración y distribución de racionamiento para damnificados y personal civil en apoyo. Eventualmente operación de depósitos de materiales en instalaciones militares (con efectos obtenidos por otros entes) y proporcionar en instalaciones militares albergue y alojamiento al personal afectado por una emergencia.

Apoyo de mano de obra: Carga y descarga de efectos y remoción de escombros.

Apoyo de ingenieros: Perforación, captación y potabilización de agua, construcción y mantenimiento de puentes y alcantarillas, mantenimiento de caminos de tierra, apertura de brechas de variada naturaleza, movimientos de tierra, construcción y mantenimiento de pistas de aterrizaje y helipuertos, demoliciones y voladuras, sostenimiento logístico de las operaciones, remoción de escombros con equipos especiales y otros apoyos de alta especificidad y pericia técnica.

Apoyo de lucha contra el fuego: Auxiliar a las organizaciones responsables en materia de lucha contra el fuego.

Apoyos especiales: Tratamiento de materiales peligrosos, búsqueda y rescate, distribución de agua y organización, instalación y operación de centros de evacuados.

É. L.: ¿Cómo se organiza el Ejército para estar en condiciones de realizar operaciones de ayuda humanitaria?

Ricardo Uviz: El Ejército está organizado para la emergencia en Comandos de zonas de Emergencias, Noreste, Noroeste, Sur, Centro y Metropolitano. Los mismos están activados en forma permanente y se corresponden con la actual organización territorial de la Fuerza.

É. L.: ¿Actualmente, el Ejército Argentino está realizando alguna acción de ayuda humanitaria?

H. V.: Actualmente el Ejército está realizando las siguientes operaciones: Apoyo a la emergencia hídrica en diversas localidades de Santa Fe, que incluye traslado de víveres y agua a lugares anegados y evacuación de personas. La misma problemática se está apoyando en localidades del Chaco, donde se realiza traslado y evacuación de personas. Por último apoyo al Plan Nacional de Manejo del Fuego en localidades de Mendoza, donde se realiza distribución de víveres y traslado de personal con helicóptero.

É. L.: ¿Qué tiene que hacer un gobierno municipal o provincial para recibir apoyo de ayuda humanitaria del Ejército para enfrentar un evento adverso?

Carlos Merlo: Todo pedido de apoyo por parte de cualquiera de las Fuerzas Armadas debe ser requerido al Ministerio de Defensa (Secretaría de Coordinación Militar para apoyo a la Emergencia), la cual a través del Comando Operacional de la Fuerzas Armadas, requiere el apoyo con personal y medios al jefe de Estado Mayor General de alguna de las Fuerzas y este ordena el apoyo solicitado.

TENDENCIAS de un año complejo

De acuerdo con el estudio "Estimaciones de las Tendencias Comerciales: América Latina y el Caribe" publicado por el BID, las exportaciones de bienes de América Latina y el Caribe (ALC) entraron en una fase de contracción en los primeros meses de 2019, tras dos años de crecimiento ininterrumpido. Se estima que el valor total de las ventas externas cayó 1,6% en la comparación interanual correspondiente al acumulado en el primer trimestre. • **Redacción Énfasis Logística***

* En base a estudio "Estimaciones de las Tendencias Comerciales: América Latina y el Caribe" del BID.

En 2018, según los datos revisados, las exportaciones aumentaron 8,9% en el promedio del año. Los precios continuaron siendo el principal determinante del desempeño comercial, en un contexto de bajo crecimiento de los volúmenes exportados. La evolución de las ventas externas de ALC en 2018 fue relativamente similar a la del comercio mundial, que aumentó 9,5% interanual. En ambos casos se observó cierta desaceleración a lo largo de todo el año, que se acentuó en los últimos meses en un escenario de creciente conflictividad comercial entre Estados Unidos y China.

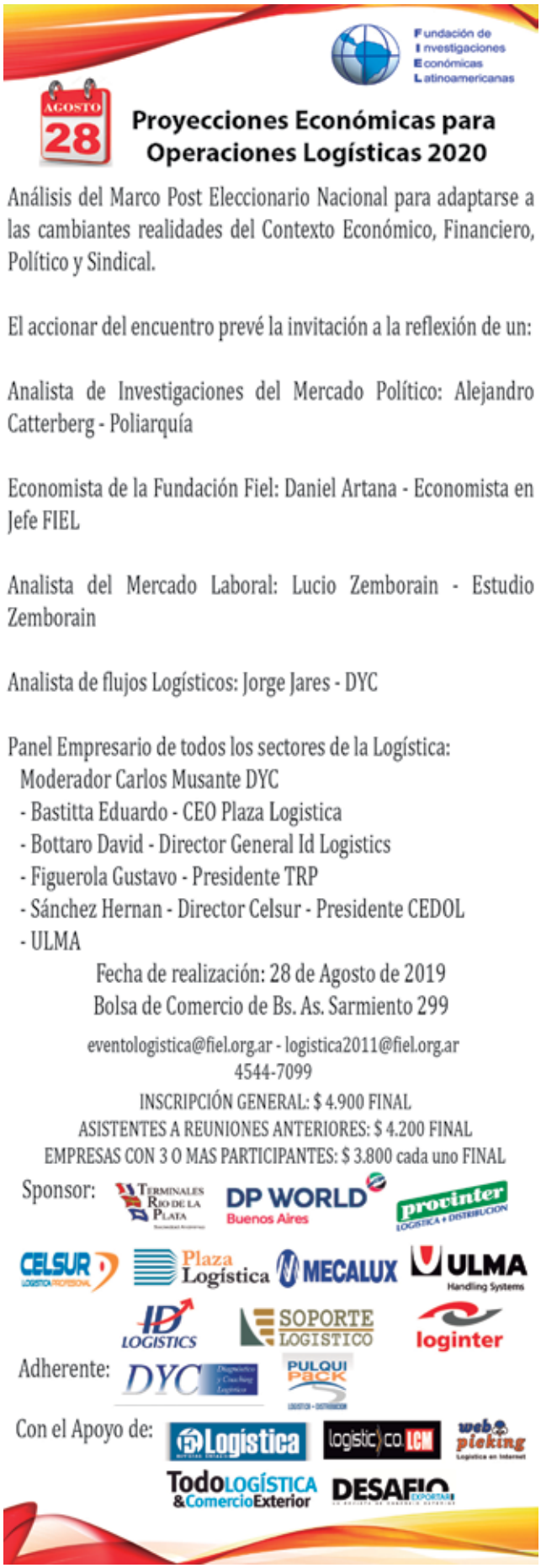
El contexto se ha deteriorado en los primeros meses de 2019 y, como consecuencia, el enfriamiento de las exportaciones se agudizó en toda la región. En particular, Sudamérica y Centroamérica registraron tasas interanuales negativas. Los bajos precios, acompañados por un estancamiento en los volúmenes exportados, explican la contracción del valor de las ventas externas de la región.

El cambio de tendencia en las exportaciones de ALC se da en un contexto de marcado aumento de los riesgos para el comercio global. El Indicador de las Perspectivas del Comercio Mundial de la OMC se encuentra en su nivel más bajo desde 2010 y el pronóstico para 2019 contempla un riesgo de empeoramiento considerable. El Índice Global de Gerentes de Compras (PMI por sus siglas en inglés) señala que las órdenes de compras internacionales han registrado el deterioro más rápido observado desde 2012 y el optimismo de los gerentes se encuentra en el mínimo desde su creación. Indicadores similares para China muestran una sensible erosión de la confianza de los agentes. Estas señales de riesgo para el comercio internacional se enmarcan en la reciente revisión a la baja de las perspectivas de crecimiento de la economía mundial.

La cotización de la soja acumula una caída de 12,8% interanual en los primeros cinco meses de 2019. El mercado de la oleaginosa se ha visto afectado por dos factores. Por un lado, las disputas comerciales entre China y EE. UU., principal demandante y oferente de la oleaginosa, respectivamente; por otro, la gripe porcina africana que afecta principalmente a China y que ha reducido significativamente el inventario de estos animales, cuya alimentación está basada en la soja.

En Argentina se observó una mejoría notable en las manufacturas de origen agropecuario, que fue sin embargo contrarrestada por la contracción de las ventas externas de las manufacturas de origen industrial y, en menor medida, de productos primarios. Como resultado, la tasa de crecimiento interanual del primer trimestre fue de 2%. El deterioro del contexto comercial entre la segunda mitad de 2018 y principios de 2019 se reflejó en la demanda de los principales socios de ALC, aunque con diferentes grados de intensidad.

En 2018 las importaciones de China desde ALC crecieron 25,0%, aunque mostraron un patrón muy volátil a lo largo del



Impacto local

Tras experimentar un alza de 5,1% durante 2018, las exportaciones de Argentina se contrajeron 2,3% en el primer trimestre de 2019. El aumento de los volúmenes exportados (2%) no logró compensar la caída de los precios (-4%). El aumento de las exportaciones a China y al resto de Asia (12,8% y 13,3%, respectivamente) solo compensó parte de la contracción hacia Sudamérica (-6,0%), la Unión Europea (-12,7%) y EE. UU. (-13,8%). Los productos con mayor incidencia en la contracción de las ventas externas totales fueron la harina y los pellets de soja, el biodiesel y el aluminio y sus manufacturas.

año, que se extendió en los primeros meses de 2019. En el acumulado enero-marzo, la tasa interanual de las compras del gigante asiático a la región fue de 18,9%, con una clara tendencia hacia la desaceleración.

La demanda de Estados Unidos mostró una significativa desaceleración a partir del último trimestre de 2018 que continuó a inicios de 2019. En 2018 las importaciones totales crecieron 8,6%, tasa similar a la de aquellas originadas en ALC (9,0%), mientras que en enero-marzo de 2019 se observó un estancamiento en las compras totales y las realizadas a la región aumentaron apenas 1,9% interanual.

En la Unión Europea el cambio en la tendencia fue más profundo. Durante la primera parte de 2018 las importaciones totales y aquellas originadas en ALC crecían entre 15 y 20% interanual, pero a partir de agosto se registró una fuerte desaceleración que recortó el ritmo de expansión a la mitad. Las compras a la región entraron en terreno negativo a fines de 2018 y las totales lo hicieron en los primeros meses de 2019. En el acumulado enero-marzo de 2019, las tasas interanuales fueron de –5,8% y –3,2%, respectivamente.

Las importaciones de América Latina y el Caribe desde la propia región también mostraron un significativo deterioro desde mediados de 2018 y comenzaron a contraerse en los últimos meses del año. En el primer bimestre de 2019 la caída interanual fue de 7,3% mientras que las compras totales crecieron apenas 1,7%.

POR QUÉ ESTAS EMPRESAS
ELIGEN RACKS SOTIC®

adidas

mercado libre

Coca-Cola

Nestlé PURINA

TOYOTA

YPF

SODIMAC

Volkswagen

BRANCA

CARGO

PAREX
Building expertise, together

PAE
Pan American ENERGY

BASF
We create chemistry

RACKS - AUTOMATISMOS CON POSVENTA - RACKING INSPECTIONS

SOTIC

SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO

40 años DE RACKS&ROLL

0810-888-SOTIC(7684) - WWW.SOTIC.COM.AR

Apps al servicio de la GESTIÓN LOGÍSTICA

Las innovaciones tecnológicas ponen al alcance de cualquier operación logística potentes herramientas capaces de optimizar la gestión y dinámica de las operaciones. Simplemente descargando una App es posible gestionar, administrar y controlar la logística del transporte de mercaderías desde un celular.

Consultado por Énfasis Logística, Estanislao Bazterrica, CTO de Valkimia, brinda detalles del funcionamiento de una de las aplicaciones móviles disponibles, diseñada para la gestión logística.

Énfasis Logística: ¿En qué consiste la App para gestión logística que ha desarrollado la compañía?

Estanislao Bazterrica: Se trata de una aplicación móvil que permite agilizar la confirmación de las entregas y la recepción de la documentación firmada por parte del cliente de forma online, a partir de que el chofer con su celular realiza las confirmaciones y fotografía la documentación en el momento mismo de realizada la entrega.

Entrevista a Estanislao Bazterrica, CTO de Valkimia.

Toda esta información se centraliza en la plataforma y puede ser monitoreada de manera online, lo que brinda la posibilidad de realizar el seguimiento en tiempo real de las operaciones y poder brindar un mejor servicio al cliente.

Esto resulta especialmente útil en un país con grandes distancias a recorrer como es Argentina, donde cuando se deben hacer entregas al interior el retorno de los choferes con la documentación física puede tardar varios días. Para la gestión de la operación no es lo mismo recibir la confirmación de entrega el mismo día que se realizó y emitir la factura, que esperar a que el camión vuelva al día siguiente o a los cinco días como sucede cuando se realizan recorridos largos. De esta forma se agiliza toda la continuidad del proceso administrativo de facturación y cobranzas.

É. L.: ¿En cuanto a su utilidad para el seguimiento de las operaciones?

E. B.: Cada vez que se envía una actividad a realizar se le informa a la aplicación cuándo sería la fecha y hora de entrega estimada. Luego la aplicación permite visualizar cuándo se realizó finalmente, mediante paneles de control que visibilizan los datos claramente, y cuáles son los choferes que más trabajan a tiempo. Cuenta también con un panel donde muestra cuáles son los vehículos que están en tránsito a cada momento con un viaje activo, y se puede con solo un clic ubicarlos en el mapa. Más allá de que el sistema no realiza un seguimiento preciso de la ubicación de los vehículos, al visualizar en tiempo real la concreción de las entregas es posible brindar a los clientes información mucho más precisa sobre el estado y tiempo estimado de llegada a cada destino.

La aplicación también tiene la posibilidad de cargar las incidencias que ocurren en el viaje, con su foto pertinente, por ejemplo ante un corte de calle o rotura del vehículo, todo puede ser informado a través de la plataforma web para su seguimiento en tiempo real. Esto permite estar al tanto de todo sin necesidad de llamar al chofer y distraerlo de su tarea.

Para la gestión de la operación no es lo mismo recibir la confirmación de entrega el mismo día que se realizó y emitir la factura, que esperar a que el camión vuelva al día siguiente o a los cinco días

En este punto es importante destacar que si bien siempre hablamos de las virtudes de la plataforma que trabaja en línea, la misma también opera de manera “off line”, ya que a pesar de no tener conectividad la aplicación continúa trabajando de forma local y en cuanto cuenta con conectividad envía la información a la plataforma web. Esto es importante teniendo en cuenta que en Argentina existen varias zonas con baches en la conectividad, tanto en las ciudades grandes como en las chicas esto sucede a menudo, y el objetivo es no frenar la operación del chofer para que pueda ejecutar la acción donde y cuando la debe realizar aunque no tenga conexión.

É. L.: ¿Cómo se aprovechan los datos obtenidos en el transcurso de las operaciones?

E. B.: La aplicación cuenta con estadísticas ya incorporadas en la plataforma, relacionadas con cantidad de actividades por estado, documentos “on time” y “off time”, nivel de servicio contemplando desde que se ejecuta la orden de venta hasta que se concreta la misma. Además permite exportar toda esa información a planillas de cálculo para poder generar estadísticas propias.

É. L.: ¿Qué actores de la operación son los que acceden a la información online de las operaciones a través de la aplicación?

E. B.: El dador de carga, que es el “dueño” del remito, también tiene acceso a la plataforma y puede ver a través de los remitos en qué situación está su operación. No son solo los responsables de los choferes quienes pueden visualizar la información, sino que también los dueños de los documentos que están siendo generados acceden a consultar su estado.

Esto les brinda la posibilidad a los operadores de ofrecer un mejor nivel de servicio a sus clientes, ya que representa transparentar la operación porque se expone la dinámica de la misma de manera online y en tiempo real.

E. L.: ¿Qué nivel de capacitación es necesario para operar la herramienta?
E. B.: La aplicación está orientada a que el chofer realice la menor cantidad de pasos posibles. Apenas ingresa a la misma, si el chofer ya tiene un viaje inicial, la aplicación entra automáticamente a ese viaje, de esta forma la primera pantalla a la que ingresa es la del viaje que está desarrollando en ese momento. Solo cuenta con dos grandes botones mediante los que puede confirmar que llegó al lugar y todo se realizó de acuerdo a lo planeado, o si por el contrario ocurrió alguna demora o incidente.

Concretada la entrega, la aplicación automáticamente le indica el siguiente destino, es muy intuitiva y sencilla, siempre orientada a no complicar ni agregar procesos a la modalidad de trabajo habitual.

É. L.: ¿Cómo es el proceso de implementación?

E. B.: Son plataformas que se comercializan de forma “SaaS” (del inglés: Software as a Service) y no requieren ninguna instalación “on premise” (en servidor local) en ningún cliente. Las aplicaciones lógicamente sí deben ser instaladas en los celulares, pero como toda aplicación Android mediante Google Play se pueden actualizar e incorporar todas las mejoras. Ya que efectivamente vamos generando nuevas funcionalidades a partir de requerimientos que relevamos en los distintos clientes, y de los mismos proyectos también surgen necesidades nuevas para incorporar que ponemos a disposición de los clientes.

Es fácil resumir el ÉXITO

DE LA 13° EDICIÓN CUANDO TENEMOS *imágenes que lo respaldan*

GRACIAS a los 2.510 profesionales, los 11 Speakers y más de 50

SPONSORS PLATINO

GEFCO Partners, unlimited

HORMETAL EMPRESA CONSTRUCTORA

MECALUX

MICHELIN

Plaza Logística

SPONSORS ORO

Grupo BAUTEC

BRINKS

CELSUR LOGISTICA INTERNACIONAL

COTO digital

ITL INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS A member of PSA GROUP

EXOLGAN

LOGISTICA

LPI LOGISTIC PLATFORMS INVESTMENT

GS1 Argentina

infor

loginter

Logi Seed AGROLOGÍSTICA

PREMEC

Qbox SOLUCIONES EN LOGÍSTICA INTERNACIONAL

SOPORTE LOGISTICO

TR TECNORACKS Vehicular y Sistemas de Almacenamiento

Vigilo

Seminario Internacional de Management Logístico

SIML

empresas Sponsors que fueron parte de este Gran Encuentro del 4 de Junio!

SPONSORS PLATA

DADA Soluciones logísticas · DYC Diagnóstico y Coaching Logístico · TAHAN · ESCALA CONSULTORA LOGÍSTICA · ID LOGISTICS · iFLOW · MACER · TOYOTA MATERIAL HANDLING · TP · Furlong · UNIGIS Smart Logistics

EXPOSITORES

Barbarella · boplan · BOREAL · BUSPACK · DI CAPUA CONSULTING · GrupoHasar · STILL · miebach · MODULA · POLO 52 · Quintino · RAYPAC · SOTIC · TodoLogística & Comercio Exterior · VKM · ZARCAM

CON EL APOYO DE: ARLOG · CEDOL · CCERA

ORGANIZA: Logística

Nuevos estándares habilitan despegue de IoT

Un nuevo estándar del World Wide Web Consortium, que hará que el IoT avance rápidamente, fue presentado al público mundial hace pocos días en Siemens Alemania. Internet de las cosas (IoT) permite por ejemplo que las máquinas cooperen de manera independiente, evalúen datos de sensores para controlar los sistemas de manera más eficiente y reduzcan el consumo de energía. Pero la implementación práctica es hasta hoy compleja, dado que todas estas máquinas y elementos de control no hablan el mismo idioma. Las estructuras de datos de los objetos tales como sensores y motores varían de un fabricante a otro. “Hasta ahora los modelos de datos de las distintas redes, máquinas y sensores han tenido que convertirse laboriosamente para lograr soluciones integradas para la transformación digital”, explica Markus Reigl, quien dirige el Departamento de Estandarización de Siemens. Esta confusión babilónica de idiomas es una de las razones más importantes por las que Internet de las cosas está todavía en su infancia. Pero después de cinco años de trabajo, el World Wide Web Consortium (W3C), el organismo más importante para los estándares de Internet, ha acordado un estándar básico que facilitará la cooperación de las cosas en Internet. Ello viene a iniciar una nueva era, donde todas las máquinas, dispositivos y sensores hablarán un mismo idioma, haciendo que las soluciones complejas de IoT sean mucho más fáciles y rápidas de implementar.

TOTVS presenta su primer proyecto de IoT para embalajes

Europackaging, compañía argentina dedicada a brindar soluciones de embalaje desde hace más de quince años, incorpora tecnología IoT potenciado por el producto GOOD DATA, la herramienta de Business Intelligence (BI) de TOTVS, con el objetivo de continuar siendo pioneros en brindar un enfoque innovador, centrado en la optimización de recursos y la simplificación de procesos. Con esta implementación Europackaging podrá en el corto plazo conectar todas sus máquinas envolvedoras a la red TOTVS IoT instaladas en múltiples clientes. Mediante esta tecnología sus clientes tendrán acceso a una herramienta digital para controlar por ejemplo: el consumo de film utilizado, la productividad de la máquina, la cantidad de roturas y paradas de máquinas. Permitiendo que la empresa esté más cerca de sus clientes pudiendo brindar un servicio diferenciado y de calidad. La compañía que ofrece soluciones de embalaje, afirma que es la primera vez en Argentina que se logra incorporar tecnología IoT a equipos envolvedores de pallets, ofreciendo de esta forma productos con un importante valor agregado único en el mercado.

CESVI ARGENTINA presenta actualización del módulo ORIÓN GESTIÓN

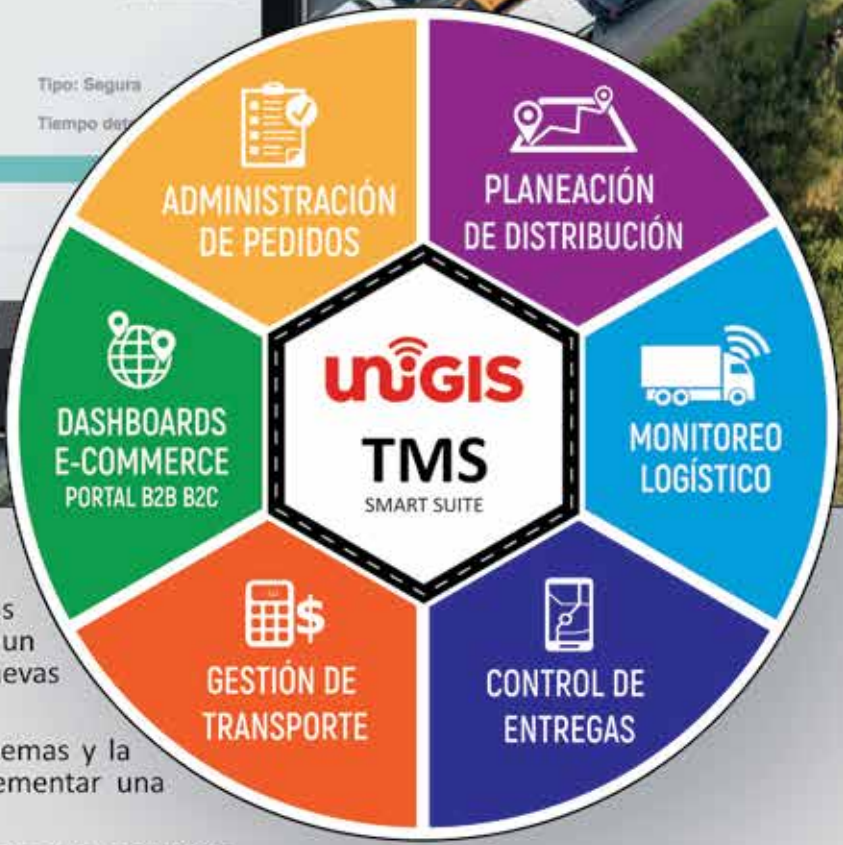
Se trata de la herramienta que aporta soluciones a las empresas que trabajan en la gestión de siniestros y en el mercado de reparaciones de automóviles, se renueva y lanza su nuevo módulo.La misma permite, entre otras funciones, optimizar los procesos en tiempo y costo; trabajar en forma conjunta con distintos niveles de la organización; evitar duplicidad en las operaciones adaptándose a las necesidades del mercado en cada región. Ahora con su actualización, los usuarios tendrán más funcionalidades que les permitirán mejorar su gestión del siniestro. Sus novedades más importantes son: Incorporación de un “Tablero Control” para visualizar indicadores en línea, relacionados a los estados de las peritaciones de la Compañía de Seguros -Obtener la información de los indicadores en relación a los tiempos, cantidades y costos promedios - Monitoreo de la intervención de los distintos funcionarios participantes en la peritación - Acceso a diversos reportes de análisis de gestión de datos, con actualización diaria, logrando utilizar distintas dimensiones provistas para generar lo reportes necesarios desde el lado cliente - Visualizar y gestionar para su análisis detalle de costos y cantidades, en cuanto a cotizaciones y órdenes de compra, desagregados por repuesteros, talleres, zonas, vehículos, piezas, clientes, entro otros.

DHL entregó a Aldeas Infantiles SOS Centros de TIC

Los centros de TIC son contenedores equipados con generadores para electricidad, computadoras y espacio para escritorio, WIFi y estaciones de carga para dispositivos móviles. La donación de DHL también incluye fondos para contratar un facilitador y un asistente de mantenimiento de equipo para cada contenedor durante un año. "Con la donación de estos dos centros de Tecnología de Información y Comunicación estamos apoyando los esfuerzos de Aldeas Infantiles SOS Colombia para brindar nuevas oportunidades a niños y familias" —dijo Daniel Viteri, Gerente General de DHL Global Forwarding para Colombia y Venezuela—. "Nuestra vasta capacidad para servir a nuestros clientes y a las comunidades en las que operamos, incluso en entornos a veces difíciles, siempre ha sido una parte integral de nuestra empresa, y la logística puede contribuir a un mundo mejor conectando a las personas y mejorando sus vidas".

SOLUCIONES INNOVADORAS
PARA UNA LOGÍSTICA INTELIGENTE

unigis
Smart Logistics



UNIGIS incorpora Inteligencia Geográfica para optimizar sus procesos logísticos, reducir sus costos operativos de distribución y brindar un mejor servicio a sus clientes, implementando nuevas herramientas con tecnología innovadora.

UNIGIS TMS se integra fácilmente con los sistemas y la información de su empresa para lograr implementar una *única plataforma logística integral.*

Más de 200 empresas líderes en Latinoamérica usan hoy UNIGIS.
Consúltenos para una demostración en su empresa.

+20 años en Latinoamérica

unigis.com

ARGENTINA | MÉXICO | CHILE | COLOMBIA | ESPAÑA | BRASIL

Unigis
Unisolutions

Unisolutions Argentina
Carlos Pellegrini 635 Piso 8
(C1009ABM) CABA Buenos Aires
54 11 52562222
info@unigis.com

El público confirmó el éxito de la 13º edición DEL SEMINARIO

2.510 profesionales vinculados con la actividad logística dijeron presente, el pasado 4 de junio en el Hipódromo de San Isidro, en lo que fue una verdadera jornada de capacitación, actualización y encuentro profesional. El nivel récord de asistencia marcó la dinámica del evento, que ofreció en sus dos auditorios conferencias de alto nivel. • **Redacción Énfasis Logística**

En un auditorio preparado para 700 asistentes, dio inicio al Congreso Internacional el Ingeniero en Sistemas Jorge Vergara, ejecutivo técnico de IBM Colombia en el cargo de Chief Technology Officer (CTO), con la conferencia "Definiendo el hoy y el mañana: logística y supply chain antes y después de blockchain".

• Explicó a qué se denomina blockchains abiertas o permisionadas. Es correcto hablar de permisionadas en lugar de privadas ya que pública y privada también se usa para entender si los datos son públicos o no. Y podemos tener una blockchain permisionada pero que decidamos que para un determinado caso de uso los datos sean públicos.

• Entonces estamos hablando de redes peer to peer descentralizadas. Donde los participantes de la red mantienen una copia del ledger de transacciones y las transacciones pueden ser agregadas a este ledger una vez que pasan por un proceso de validación o de consenso entre los participantes. Y que una vez que los datos están en la blockchain, estos no pueden ser modificados. En el caso de las blockchains permisionadas, se requiere una invitación para poder participar. En este caso estamos hablando

de redes de negocios, empresas que trabajan en conjunto y que buscan poder transaccionar de forma segura y más eficiente entre sí.

• En este caso los participantes son conocidos y se tiene un mecanismo para emitir certificados que permiten participar de la red. Aquí puede haber varias opciones, desde el fundador, un consorcio, un regulador, etc.

• ¿Cuáles son los beneficios del Blockchain en la Supply Chain?

- El principal objetivo es lograr eficiencia en el proceso de una red de negocios.
- Reducir o eliminar fraudes y errores.
- Mejorar la gestión de inventarios.
- Minimizar los costos de mensajería.
- Reducir las demoras por papeleos.
- Identificar más rápido las unidades.
- Incrementar la confianza del consumidor y de los socios.

A continuación, Prashant Yadav, Strategy Leader-Supply Chain en la Fundación Bill & Melinda Gates, disertó sobre "Nuevos Mercados: cadenas de suministro para la base de la pirámide". Compartió los siguientes puntos importantes:

• Los negocios en América Latina tienen una larga tradición de entendimiento al cliente y de los modelos inclusivos de distribución. Esto les ha permitido ser feroces competidores para retailers globales y compañías de productos de consumo en mercados como Argentina, Brasil, Chile, México y Perú.

• Muchas de estas compañías son jugadores fuertes a nivel regional, con una gran porción de sus ingresos provenientes de los servicios a los mercados BoP (base of pyramid) en la región. Las próximas fronteras de crecimiento son para Brasil Colombia y México. Conforme avanza el tiempo, lo serán para Ecuador, Uruguay y Paraguay, y también puede haber grandes oportunidades de crecimiento para compañías en Argentina.

• El éxito en estos mercados dependerá de:

- Precios óptimos para mercados multisegmentos.
- Sistemas de distribución para servir a aquellos segmentos que no están gozando actualmente de algunos servicios.
- Plataformas de intercambio de información creativa para aprender acerca del consumidor e informarles acerca de los productos.

• Lo importante es crear oportunidades cross-selling usando plataformas SC para los mercados BOP.

• Trabajadores BOP para poner en práctica cadenas de suministro que sirvan a los mercados BOP: los centros de distribución manual de Coca-Cola, Entesa, etc.

• Red de distribución diseñada para BOP- Learning, para trabajar con nuevos formatos retail y un gran número de puntos de venta.

• Precios y flujo de crédito para diferentes segmentos de clientes.

• Una unión más fuerte entre ventas y logística.

• Nuevos modelos para recolectar información de la cadena de suministro.

Inspiración e innovación

Después del almuerzo sponsoreado por Mecalux, la charla inspiradora de la jornada fue impartida por Emilio Duró, Socio fundador de ITER, quien en la actualidad y desde hace más de 25 años trabaja como Consultor y Formador en las principales empresas de España. Su conferencia, titulada "No vale rendirse: nuevas ideas para gestionar cambios", alentó a la audiencia a vivir la vida a pleno intentando ser felices y enumeró las cinco cosas de las que nos arrepentiremos antes de morir:

• Desearía haber tenido el coraje de vivir una vida fiel a mí mismo, no la vida que otros esperaban de mí.
• Me gustaría no haber trabajado tanto.
• Me gustaría haber tenido el coraje de expresar mis sentimientos.
• Me gustaría haber mantenido el contacto con mis amigos.
• Me gustaría haberme permitido a mí mismo ser más feliz.

Según su punto de vista, explicó cuáles son los secretos para el éxito empresarial:

• Optimismo.
• Pasión (visión a largo plazo, sentido de vida, vivir la vida sobre un solo glúteo, unir vivencias a emociones, hacer que brillen los ojos y sacar lo mejor de los demás, irse a dormir sin deudas pendientes).
• Trabajo duro.
• Conocimientos.

El final fue para la conferencia Magistral Caso de Éxito: compañías inteligentes / COTO: una empresa tecnológica. Precedido por las palabras de Alfredo Coto, dueño y fundador de la cadena de supermercados COTO CICSA, quien se dirigió a la audiencia contando su historia de empresario y los logros en su vasta carrera, Daniel Padín, Director Informático de la compañía, hizo una demostración de por qué COTO es una empresa inteligente. Explicó cómo pueden medir

la productividad de los empleados, la recepción de los proveedores, los faltantes en góndola, el estado de la playa de contenedores, entre otras variables que hacen a un supermercado, a través de un celular, I Pad o computadora. Demostró, en vivo, cómo con tan solo un click se puede obtener información detallada de la distribución en las sucursales, la logística inversa, el tipo de actividades de los empleados, la cantidad de mercadería recibida, transportada, el reaprovisionamiento por hora, la planificación de viajes para cumplir con los pedidos de los clientes, el control de móviles en la calle y las preferencias de los consumidores. Toda la información obtenida a través de este sistema avanzado creado por analistas argentinos, permite que las operaciones sean mucho más eficientes. La tecnología se aplica al negocio, esa es la clave.

Ciclo de Conferencias Gratuitas, el contexto local

En un auditorio colmado por el público se desarrollaron los módulos de conferencias no aranceladas que abordaron temas de gran interés y actualidad para el profesional logístico local.

La primera conferencia estuvo a cargo de Diego Navarro, Vice presidente primero de CAME (Confederación Argentina de la Mediana Empresa) y de Jorge de Mendonça, presidente de AIMAS (Asociación Intermodal de América del Sur) quienes se enfocaron en la “Evolución hacia un esquema intermodal de transporte”.

Diego Navarro inicio el tema precisando que, “nos encontramos en una crisis profunda donde vemos que nuestros productos y nuestras necesidades logísticas no presentan un cuerpo atlético, sino que nos movilizamos con muchos problemas y no somos competitivos”.

Por su parte Jorge de Mendonça reflexionó, “estamos en un evento de logística y no vemos ningún ferrocarril, ninguna aerolínea ni ningún puerto. No podemos resolver la logística del país de manera aislada, estamos separados y cada uno se reúne por su lado. Mientras que el intermodalismo es lo más simple y representa una máquina de fabricar eficiencia. El esquema intermodal es el que nos permite alcanzar los objetivos de: Logística en todo el territorio, reducir costos, reconstruir ferrocarriles, cabotaje en ríos y mares, y reducir huella de carbono. El negocio del camión recupera el ferrocarril y ambos se asocian a puertos y barcos. Sin economía intermodal, el ferrocarril se autodestruye y el Estado debe salvarlo. En una economía intermodal, se reconstruye la red con el modelo comercial. La infraestructura ferroviaria paga sus costos, obras y operaciones. El Estado ya no subsidia, solo respalda. La intermodalización es la única forma de lograr que el negocio del camión reduzca, fuertemente, sus emisiones y sus costos. La intermodalización inicia en el minuto cero. Las infraestructuras no son intermodales, lo que es intermodal es el modelo".

A continuación el vicepresidente de CAME precisó que "la Confederación interactúa constantemente con mucha información. Hace 17 meses que la actividad comercial en Argentina viene cayendo, si a eso le agregamos la inflación nos da que estamos en estanflación, y la única forma de salir de esta situación es integrarnos al mundo. Para ello debemos sí o sí tener las mismas variables que nos permitan esa integración, y para empezar debemos integrarnos de forma regional. Necesitamos integrarnos para ser competitivos, para ello debemos tener impuestos adecuados y competitivos con los países vecinos, que tengamos regulaciones y costos laborales similares con ellos, y una logística eficiente que es clave para un país grande como el nuestro. El más caro de los impuestos que tenemos en Argentina es la distancia. En la medida que nos alejamos de Buenos Aires es mayor la asimetría. Nos encontramos con que realmente no tenemos una visión estratégica en este aspecto".

Diego Navarro presentó luego una serie de datos del ranking elaborado por el Foro Económico Mundial que reflejan esta situación del país:

- Flexibilidad tiempo de importación: posición 134 sobre 136 países.
- Costos de importación: 129.
- Tiempos para importar: 126.
- Facilitación del comercio exterior: 96.
- Corrupción y sobornos en la cadena de comercio exterior: 126.

"Por lo visto donde tenemos procesos y costos ineficientes aparece el famoso corte de camino. No vamos a competir con nadie si realmente no queremos romper las estructuras. Si queremos seguir haciendo más de lo mismo el resultado va a seguir siendo más de lo mismo. Los argentinos somos capaces, pero tenemos que cambiar la historia de vivezas".

Los líderes toman la palabra

Luego fue el turno de la Mesa de referentes del Management Logístico, moderada por Alejandro Rodríguez, Gerente General de GS1 Argentina, que contó con la participación de Guillermo Fazio - Head of Supply Chain Región Plata – Nestle; Raúl Blanco - Director de Finanzas, Tecnología y Logística - Supermercados La Anónima; Juan Pablo Hulsbus

- Gerente de Logística y Abastecimiento Nacional – Cencosud; Gabriel Basilico - Director de Customer Fulfillment Latam – SC Johnson.

Todos los especialistas respondieron a cuatro preguntas clave sobre la actualidad y el desarrollo de actividades vinculadas con la logística de sus empresas. A modo de resumen presentamos solo una respuesta a cada pregunta.

¿Qué acciones tomaron en sus empresas para reducir los impactos que genera el contexto actual de bajos volúmenes y altos costos?

Guillermo Fazio: Toda crisis es una oportunidad, nosotros como compañía hemos desarrollado muchas acciones enfocadas en el consumidor. Como organización lanzamos productos, variantes y nuevos formatos para acomodarnos a los nuevos perfiles de consumo derivados de esta situación. Hemos trabajado en cubrir costos y analizar cada peso que gastamos, pensándolo como una inversión con su respectivo retorno. En cuanto a logística hemos pulido costos y nacionalizamos productos que antes importábamos. Aplicamos metodología Lean para baja costos eliminando actividades que no suman valor. También hemos invertido en implementar tecnología como voice picking, y hemos invertido a través de nuestros socios comerciales de transporte en bitrenes para poder capitalizar las nuevas capacidades habilitadas. Con estas acciones hemos conseguido ahorros muchas veces en costos pequeños pero que, cuando se suman varios proyectos, generan un ahorro importante. Por último hemos trabajado en potenciar la plataforma exportadora.

¿Qué herramientas de gestión utilizan para minimizar los faltantes de mercadería en góndola?

Raúl Blanco: Cuando los volúmenes crecen el trabajo colaborativo representa una mejora de crecimiento, objetivos, visibilidad, pero en épocas de crisis se vuelve una necesidad. Nosotros hace muchos años que impulsamos el trabajo colaborativo, compartimos información con todos nuestros proveedores, les damos acceso a nuestras oficinas y sistemas de manera remota para que los proveedores, por ejemplo, modifiquen órdenes de compra. Les hemos dado mucha libertad de acción siempre dentro de las consignas de la compañía. De esta forma logramos reducir capital de trabajo y mejorar nuestro nivel de stock sin incrementar los faltantes. Desde ese punto de vista el camino es ser franco, plantear los problemas y escuchar a la otra parte. En el fondo la venta de uno es la venta del otro. No hay otro camino que no sea trabajar en conjunto.

¿Qué desafíos plantea el e-commerce y cuáles son las posibilidades de crecimiento?

Juan Pablo Hulsbus: El e-commerce es una enorme oportunidad de venta que vino a satisfacer nuevos hábitos del consumidor. Cuando hablamos de la logística nosotros nos enfocamos en abastecer en tiempo y forma y con la mayor cobertura posible. Tiempo es velocidad y cada vez más rápido, con lo cual la estrategia que elegimos como compañía es hacer la preparación de pedidos desde los 297 locales que tenemos distribuidos en el país, para desde ahí reaccionar con un mejor tiempo de respuesta hacia el cliente. En cuanto a la experiencia de compra hemos renovado nuestra web e invertimos en trazabilidad, generamos experiencias distintas de retiro como es “al auto”, modalidad de retiro en la que el cliente compra vía web y selecciona "retiro al auto", elige una banda horaria y la boca por la que va a retirar, y cuando se presenta en la tienda el personal le acerca el pedido al auto. Ya está en agenda tener depósitos inteligentes con stock exclusivo para atender al cliente.

¿Qué soluciones digitales y nuevas tecnologías están teniendo en cuenta para el futuro?

Gabriel Basilico: Fuerza de trabajo virtual es una herramienta que ya es una realidad en Argentina. Básicamente el RPA (robotización de procesos) es un software que crea un trabajador virtual que se conecta con los sistemas para realizar las mismas tareas que realizaría cualquier empleado, con el fin de cumplir un proceso. Esto tiene de disruptivo que el trabajador digital trabaja 24x7, que es muy escalable, que cada vez la tecnología es más económica, con tiempos de implementación muy cortos y que permite realizar cualquier tipo de actividad desde una computadora. A su vez es integrable con IA y toda tecnología de digitalización de sistemas. Creemos que será una tecnología cada vez más presente y que, en cuanto a su carácter de amenaza para los puestos de trabajo, concuerdo con esta reflexión: si una persona compite con una máquina seguramente pierde, pero si un humano trabajando con un robot compiten con otro robot seguramente le van a ganar, ese es el secreto, integrar las habilidades de las personas a partir de estas tecnologías.

Finalmente los asistentes al Ciclo de Conferencias Gratuitas pudieron acceder

también a la Conferencia Magistral de Daniel Padín, que tuvo lugar en el auditorio internacional.

Testimonios de una jornada única

"El evento estuvo muy bueno, todas las conferencias, me gustó mucho la de Daniel Padín. Me llevo las experiencias de los oradores, en cada una de sus áreas, siempre suman. Muy interesante y completa el área de negocios". **Nahuel Mota Cabanillas, CEO de Advantun.**

"Me sorprendió la cantidad de gente interesada en esto. Y el nivel de las exposiciones, de los Speakers, me gustó muchísimo, con buenos ejemplos, con cosas de avanzada y prácticamente posibles de llevar a cabo. Me gustó la conferencia de blockchain porque yo no tenía tanto conocimiento del tema. Y la conferencia de Daniel Padín fue impresionante. Para profesionales como yo, que llevamos muchos años en la logística, es un encuentro de amigos". **Marcelo Morandini, miembro de la comisión directiva de GS1.**

"El evento me pareció impecable, desde el punto de vista de la organización, todo lo que tiene que ver con la parte de negocios, fue espectacular. No pude ir a todas las charlas porque a veces se superponen, pero estuve en las dos conferencias gratuitas, con muy buen contenido y muy buena convocatoria. La charla de blockhain fue la mejor del día. Yo he estado en charlas de blockchain y no se entiende. Hoy se entendió claramente de qué se trata. Fue muy didáctico y de muy buen nivel. De la conferencia de cierre lo que destaco es cómo el director de sistemas de COTO logró interconectar todos sus sistemas utilizando tecnología normal. Lo felicito. El show en vivo fue realmente interesante. No le pongo un 10, pero sí un 9.50". **Carlos Arredondo, Director y Profesor, Universidad Católica Argentina.**

"Las charlas fueron muy didácticas, lo disfruté mucho. Fui a las cuatro conferencias del auditorio internacional. Me gustó mucho la de Emilio Duró y la de Blockchain. El área de negocios sirve para interactuar con gente que conocés y con gente que no conocés. Te llevás una idea de las tendencias del momento y de las herramientas que uno tiene para trabajar". **Diego Bellaus, Gerente Comercial de Citric. S.A.**

"El evento fue muy bueno. Participamos todos los años, va cambiando un poco el formato. Este año mejoraron muchísimo las charlas. Para nuestros clientes fue bastante más atractivo el evento. Por primera vez completamos todas las mesas, no faltó nadie. Estamos contentos con el resultado". **Germán Morales, Director de IFLOW.**

"Me pareció muy bueno el evento, me sorprendió la tecnología que mostró la gente de COTO. Fue muy positivo. Esa la primera vez que vengo y volvería. Estoy sorprendido de que el evento esté en este nivel". **Ricardo Miller, Presidente de Miller Building International.**

TAHAN

30 Años de Experiencia

VAMOS MÁS ALLÁ

SOLUCIONES LOGÍSTICAS

ARGENTINA – BRASIL - BOLIVIA – CHILE - PARAGUAY – PERU - URUGUAY

ISO 9001 SYSTEM CERTIFICATION SGS

UKAS MANAGEMENT SYSTEMS 005

comercial@empresastahan.com

Empresas Tahan

www.empresastahan.com

COMUNICACIÓN, factor clave de la logística

Tener la capacidad de trasladar mensajes de manera precisa y correcta es fundamental para evitar errores, sobre todo en una actividad dinámica y en la que intervienen actores diversos como es la logística. Particularmente durante las urgencias, que son habituales en la actividad, se debe poder conservar la cordura y el criterio para contar con capacidad resolutiva y no fallar, especialmente en la comunicación del estado de situación y los pasos a seguir. • **Javier Carrizo***

A pesar de que las palabras más habituales en el sector sean costos, infraestructura, tecnología y profesionalización, hay un elemento, a veces desconocido, que resulta importante tanto para la logística como para otros sectores: hablamos de la comunicación.

Emitir un mensaje claro y en tiempo y forma puede evitar una gran cantidad de dolores de cabeza. En la logística, el manejo de los tiempos marca la diferencia, para bien o para mal. Es muy importante, por ello, tener la capacidad de trasladar mensajes de manera precisa y correcta, para que se produzca la menor cantidad de errores posibles.

Un claro ejemplo de esto se ve en la utilización de cadenas de comunicación que se envían mediante mail a los diferentes participantes de una operación logística. Generalmente el dador de carga (cliente) se contacta por separado con sus diferentes proveedores (operador logístico, líneas, forwarder, despachantes, depósitos, etc.) como así también entre ellos de manera interna para programar la carga o descarga de la mercadería. Esto produce mucho intercambio y traslado de información y los tiempos cumplen un factor determinante para que todo funcione de manera correcta.

Es por esto que sería conveniente la incorporación de todos estos actores en una sola cadena de mail y que cada uno cumpla en informar lo que le corresponde. De esta manera, se evitarían muchos errores al momento de coordinar un envío y se ahorraría mucho tiempo y dinero.

* CEO de GEA Logistics y autor del libro “Dejarse enseñar”.

Nuevos canales y errores de interpretación

Más allá de lo conceptual, la comunicación ha ido modificándose mucho desde lo práctico en los últimos años. Se adicionó, hace ya un par de décadas, el uso fluido de los mails, más adelante el del WhatsApp y entiendo que vamos hacia sistemas que confluyen entre sí para reducir tiempos y costos.

El uso de los mails, puntualmente, ha crecido mucho y ofrecido mucha más información en el intercambio de datos en la logística. Hacerlo de manera adecuada nos permite ser más efectivos y profesionales.

Muchas veces se dice que las percepciones negativas y malos entendidos tienen que ver con errores de comunicación. Lo cierto es que, el no ser precisos con la información que se brinda tanto al cliente como al proveedor, puede llevar a tomar decisiones incorrectas. Estos errores se evitan informando con exactitud las características de la carga al proveedor, o que el proveedor pueda tener la capacidad de trasladar un inconveniente de la misma manera al cliente. Por ello, es muy importante que el emisor sepa plasmar en palabras y datos precisos lo que desea comunicar.

En otros casos, el problema está en el enfoque de una situación. Muchas veces se prioriza algo, cuando en realidad hay otros temas que tienen más urgencia o están antes en las listas de prioridades. En síntesis, saber diferenciar lo urgente de lo importante y, luego, poder planificar adecuadamente.

Urgencias y transparencia

En el caso de las urgencias, puntualmente en nuestro sector, suele haber inconvenientes causados por la propia necesidad de resolver rápido, sabiendo que se corre el riesgo de cometer algún error grave. Uno debe conservar la cordura y el criterio para contar con capacidad resolutiva y no fallar, especialmente en la comunicación del estado de situación y los pasos a seguir. Mirando hacia adentro, en el armado y funcionamiento de los equipos, también se ve el peso de la comunicación. Una comunicación clara y transparente hace que un equipo se consolide y crezca. Saber admitir cuando no se sabe qué hacer ante una situación, o cuando se cree que puede haber otra variante ante un posible problema, son ejemplos de experiencias donde la buena o mala comunicación puede inclinar la balanza para aciertos o errores. Es fundamental, en ese sentido, no quedarse con dudas ante un problema, sino contar con la capacidad para consultar y ofrecer la mejor respuesta posible.

Por último, también es importante mirar hacia fuera, para poder utilizar de la mejor manera la información que nos llega. Los nuevos medios de comunicación y las redes sociales han cambiado drásticamente el modo de comunicarnos. Por eso, sugiero aprovechar las oportunidades que estos brindan, utilizándolos como una vía más de educación, de aprendizaje, eligiendo de quién aprender, sobre qué leer o escuchar y, con eso, sacar el mayor rédito posible.

Innovación como eje de DESARROLLO

Ante contextos complejos y desafiantes la innovación surge como el camino para optimizar las operaciones y brindar un mejor servicio a los clientes. Como parte de la estrategia corporativa, innovar es mucho más que invertir en tecnología, se trata de direccionar esfuerzos y recursos en aquello que realmente agregue valor a los servicios logísticos.

En diálogo con Énfasis Logística, Agustín de Oro, Gerente Comercial de TASA Logística, nos brinda sus consideraciones sobre la innovación y su relevancia para la actividad logística.

Énfasis Logística: ¿Cuál es la visión de la compañía sobre el rol de la innovación?

Agustín de Oro: Innovar es un eje central de nuestra estrategia comercial. Un concepto que excede invertir dinero en nuevas tecnologías; es desafiar el status quo, direccionar esfuerzos y recursos en aquello que agregue valor al negocio de nuestros clientes, como ser la obtención de una certificación para el acceso a un nuevo mercado, la reingeniería de un proceso o una idea disruptiva para lograr sinergias operativas.

En TASA tenemos equipos técnicos y partners especializados en tecnología, pero también promovemos y recompensamos el desarrollo de ideas innovadoras que surgen de cualquiera de nuestros colaboradores.

É. L.: ¿Cómo se hace para innovar en el contexto actual?

A. d. O.: El contexto local es desalentador para cualquier inversión, pero en nuestro caso las decisiones estratégicas se toman con una mirada de más largo plazo y con una perspectiva regional. Nuestros clientes, muchos de ellos multinacionales, con quienes tenemos negocios también en Chile y Paraguay nos obligan a estar permanentemente innovando para mantenernos competitivos. Por eso es que nunca hemos dejado de invertir en el negocio y en el país. Por supuesto las inversiones se han reducido en términos nominales comparativamente con años anteriores.

Entrevista a Agustín de Oro, Gerente Comercial de TASA Logística

É. L.: ¿Qué estrategias de negocio están llevando a cabo en este sentido?

A. d. O.: Seguimos creciendo en Argentina y desde hace casi 4 años lo venimos haciendo también en Chile y en Paraguay confirmando las expectativas iniciales que teníamos sobre el potencial de estos mercados. Ya posicionados como grandes jugadores estamos ampliando la cobertura territorial y la capacidad instalada para ampliar la oferta de servicios a nuestros clientes.

También estamos preparándonos para el desafío del e-commerce, como una unidad de negocios estratégica para atender una demanda que crece a pesar de la coyuntura económica local, muy exigente en términos de nivel de servicio y costos.

É. L.: ¿Podría nombrar alguna nueva tecnología que hayan incorporado?

A. d. O.: Comenzamos el año con la inauguración de un nuevo Centro de Distribución sustentable de 20.000m2 en Paraguay, con certificación LEED Gold. Seguido a ello, logramos desarrollos de ingeniería junto con nuestro cliente Unilever: un sistema de Layer Picking guiado por nuestro WMS con el cual proyectamos despachar hasta un 30% del volumen de picking. Además un sistema de descarga automática de camiones que permite realizar el proceso de descarga y control de etiquetas sin intervención de personal y a una velocidad muy superior.

En materia de transporte hemos realizado un upgrade a nuestro TMS y estamos en proceso de migrar todas nuestras operaciones a la nueva plataforma para que nuestros clientes tengan una mejor experiencia en el seguimiento de sus cargas, aprovechando todas las ventajas de la tecnología mobile.

Recientemente incorporamos el quinto bitren a nuestra flota, logrando resultados en la reducción de la huella de carbono por el consumo de combustible, en las condiciones de seguridad para nuestros choferes y en una serie de eficiencias que redundan en un menor costo por unidad de carga transportada.

É. L.: ¿La logística para e-commerce será realidad durante el 2019?

A. d. O.: Argentina sigue la tendencia de este fenómeno mundial liderado principalmente por los países desarrollados con altos niveles de acceso a Internet y bancarización. La logística para e-commerce es parte de nuestra realidad, estamos convencidos que seguirá creciendo y diversificándose. Es un claro ejemplo de expansión de demanda, que generará un crecimiento del sector. Observamos muchas posibilidades para nuevos jugadores y para aquellos que se adapten a una logística de variedades, con un mayor portfolio de servicios de calidad, valor agregado, con alto componente tecnológico y que tengan cobertura nacional. Como dije anteriormente, en nuestro plan estratégico priorizamos este segmento en el que estamos creciendo y próximamente anunciaremos el acompañamiento de un socio internacional.

DHL trasladó planta de tratamiento de gas para YPF

El especialista en transporte aéreo y marítimo de Deutsche Post DHL, transportó para YPF todos los componentes necesarios para la instalación de una planta de tratamiento de gas en Bahía Blanca. El traslado por vía marítima se realizó desde Houston, Texas (Estados Unidos), a Bahía Blanca en el buque BBC Europe, lo que implicó un espectacular despliegue logístico. La operación se llevó a cabo a lo largo de 23 días y se transportaron 230 toneladas, entre equipos y repuestos. Se trata de una planta aminas on-shore, que elimina los contaminantes del gas natural y garantiza la correcta operación de la central de licuefacción a bordo de la barcaza contratada por YPF. La instalación de la unidad flotante de licuefacción en el puerto local está destinada a producir y exportar GNL. La barcaza comenzará a industrializar el gas de Vaca Muerta y su operación permitirá a la Argentina exportar GNL, utilizando los excedentes que existen fuera de la temporada invernal.

Cruz del Sur transportó mercurio desde la Mina Veladero hasta Chile

La empresa realizó el traslado terrestre de 100 toneladas de residuo de mercurio distribuidas en 5 contenedores tipo marítimos, desde el Yacimiento Veladero, ubicado en San Juan, hasta el puerto chileno de San Antonio, donde partió rumbo a Europa, con la participación de un equipo interdisciplinario de varios países. La operatoria fue regida, en su totalidad, por las normativas incluidas en el Tratado de Basilea, y aprobada por el Ministerio Nacional de Medio Ambiente y Ministerio de Medio Ambiente provincial de San Juan. Cruz del Sur, la primera empresa argentina en certificar el Código ICMI (2006) para transporte de cianuro, y habilitada y certificada por el RENPRE para transporte de Precursores Químicos, fue la seleccionada para esta compleja operación, en la que intervinieron minera Andina del Sol, perteneciente a la canadiense Barrick y la china Shandong Gold, así como también la empresa suiza Baltrec, a cargo del operativo.

Volvo Trucks pone en marcha transporte autónomo

Vera, el vehículo eléctrico, conectado y autónomo de Volvo Trucks, formará parte de una solución integrada para el transporte de mercaderías desde un centro logístico a una terminal portuaria en Gotemburgo, Suecia. La operación es resultado de una nueva colaboración entre Volvo Trucks y la empresa de logística y transporte, DFDS. La finalidad de la colaboración consiste en implementar a Vera en una aplicación real, lo que permite un sistema conectado para un flujo continuo de mercaderías, desde un centro logístico de DFDS hasta una terminal portuaria, para distribución en todo el mundo. En 2018, Volvo Trucks presentó su primera solución eléctrica, conectada y autónoma, diseñada para tareas repetitivas en centros logísticos, fábricas y puertos. Vera es adecuada para distancias cortas y permite transportar grandes volúmenes de mercaderías con alta precisión. "Ahora tenemos la oportunidad de implementar a Vera en un entorno ideal y desarrollar aún más su potencial para otras operaciones similares", dice Mikael Karlsson, vicepresidente de Soluciones Autónomas en Volvo Trucks.

Polo 52 Parque Industrial recibe primer bitren en Córdoba

El parque industrial cordobés recibió el primer vehículo de transporte bitren que llega a esta capital, conforme las regulaciones vigentes. La unidad, de 25,5 metros de longitud, partió de la localidad bonaerense de Zárate, transportando autopartes para terminales locales y arribó a las instalaciones de Polo 52, donde realizó la descarga en una nave de 3.200 m2 existentes en el área logística del parque. Cabe señalar que esta es el primero de este tipo de vehículos que llega a esta ciudad. Inscripta como la última tendencia en autotransporte de cargas, esta modalidad permite, según la configuración, un incremento en el volumen de carga de hasta 75% lo que provoca un ahorro directo en los costos logísticos de hasta el 40%. “Recibir un bitren era uno de nuestros mayores desafíos, ya que este tipo de vehículos requieren de una infraestructura adecuada a su peso, dimensiones y necesidades de torque para maniobras, ya que están diseñados para recorrer autopistas y están imposibilitados de ingresar a los centros urbanos, esto demuestra las ventajas competitivas y comparativas de Polo 52 Parque Industrial”, remarcó Cristian Martin, socio de DC3, desarrollista del emprendimiento.

Andreani presentó su propuesta en el Forbes Healthcare Summit

En el Hotel Sheraton de Buenos Aires, Andreani formó parte de la segunda edición de Healthcare Summit, evento organizado por Forbes, que debate sobre oportunidades y desafíos actuales y futuros de la industria de la Salud. Junto a diversos especialistas, Liliana Kuharo, gerenta de Aseguramiento de Calidad y Asuntos Regulatorios de Andreani, expuso el rol fundamental que cumple la logística en la era de la medicina personalizada, y dio a conocer la incipiente Planta logística y farmacéutica, CyPE (Canales y Productos Especiales), una innovadora propuesta de operaciones y distribución, dedicada a productos oncológicos, biomoleculares y especiales.

PRÓXIMA EDICIÓN
AGOSTO 2019

INFORME ESPECIAL:
LOS COSTOS Y SU IMPACTO

PYMES: OPERACIONES A MEDIDA | FALTANTES DE MERCADERÍA | AGRO Y LOGÍSTICA | SEGURIDAD VIAL | TRAZABILIDAD EFECTIVA

FIEL

CERA
CÁMARA DE EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

La presente edición será distribuida de forma gratuita durante el encuentro anual organizado por FIEL sobre "Proyecciones Económicas para Operaciones Logísticas 2020" y en el evento por el "Día del Exportador" de la CERA.

CIERRE COMERCIAL
17 DE JULIO DE 2019

Tomás Hirsch
thirsch@enfasis.com
(+54 11) 4790-1730
Cel. (+54911) 6300-2263

Logística
REVISTAS ÉNFASIS

TODO LO QUE NECESITA SABER EN UN SÓLO LUGAR
www.enfasis.com

Frente al constante desarrollo de productos medicinales especiales para pacientes específicos, surge la necesidad de replantear la forma de acercarlos a las personas. Y en este contexto, contar con procesos eficientes de almacenamiento y distribución es central. Para lograr que los pacientes reciban en tiempo y en forma los medicamentos en el momento adecuado, Andreani cuenta con un modelo integral de distribución y almacenamiento acorde a los requerimientos de la industria sanitaria. Moderado por el periodista especializado en medicina y ciencia, Matías Loewy, Liliana compartió el panel junto a profesionales y ejecutivos afines a la industria como Darío Galmarini (Asesor médico de Oncología para Bayer Cono Sur), Matías Chacón (Presidente de la Asociación Argentina de Oncología Clínica) y Nicolás Kirchuk (Fundador y Director Comercial de Biomakers).

IVECO Argentina es full range

Conmemorando los 50 años de producción en el país, IVECO Argentina, una marca de CNH Industrial, realizó el segundo lanzamiento de vehículos en lo que va del 2019, esta vez con la incorporación del Tector 9 y 11 toneladas. En un evento exclusivo para prensa, los nuevos camiones Tector de 9 y 11 toneladas fueron presentados en la ciudad de Campinas (estado de São Paulo) en Brasil. "Volvemos a ofrecer una línea completa, que va desde los vehículos ligeros a los camiones pesados, compitiendo con una mayor fuerza en el segmento de los medianos", afirmó Marco Borba, vicepresidente de IVECO para América del Sur. Los nuevos integrantes de la Familia Tector fueron diseñados para garantizar al transportista la mejor experiencia a bordo, teniendo en cuenta la calidad de su cabina, chasis, motorización y confort. "En este año tan especial para nosotros, en el marco de los 50 años de IVECO Argentina, poder completar nuestro porfolio y decir que nuevamente somos full range es un orgullo y una nueva apuesta al mercado argentino" expresó Sebastián Rodríguez Macías, director comercial de IVECO Argentina.

Brink´s presenta servicios para industria farmacéutica

En el marco del Seminario Internacional de Management Logístico, Brink´s presentó al mercado soluciones para la industria farmacéutica. Mediante Carga Segura, una solución integral que combina seguridad, logística y procesamiento de mercaderías críticas, sensibles o de alto valor de reposición, Grupo Brink´s extiende sus servicios a la industria farmacéutica. Se trata de un servicio logístico de medicamentos y sustancias de temperatura controlada, incluyendo operatoria desde Aeropuerto de Ezeiza hasta la planta indicada por el cliente, como así también a la red de clientes de las Droguerías.

PTM incorpora nueva báscula fiscal para bitrenes

Puerto Terrestre Mendoza (PTM) anuncia la habilitación de una nueva báscula fiscal con capacidad de hasta 100 toneladas, apta para operar con las nuevas configuraciones de camiones escalables y con bitrenes. La puesta en funcionamiento de esta segunda báscula se encuadra en la búsqueda de la empresa por ofrecer nuevas soluciones para el comercio exterior, con el fin de agilizar la gestión de las operaciones de las empresas transportistas que transitan diariamente por PTM.

TecPlata incorpora nuevo gerente Comercial

La terminal de contenedores ubicada en el Puerto de La Plata y perteneciente al grupo filipino ICTSI, anunció la incorporación a su equipo de un nuevo gerente Comercial o CCO (Chief Commercial Officer). Se trata de Jesse Ian Damsky, un profesional norteamericano que inicia su gestión en la dirección de la terminal reportando directamente a Bruno Porchietto, CEO de TecPlata, a poco más de un mes de que la terminal haya iniciado operaciones regulares con un servicio quincenal, operado a la naviera brasileña Logln. Damsky cuenta con una extensa trayectoria a nivel internacional, en distintos puertos oceánicos multipropósito, logística y desarrollo comercial, principalmente ubicados en Medio Oriente. Viene de ocupar el mismo puesto de CCO en la danesa APM Terminals, en el Puerto de Salalah, Omán, habiéndose destacado en el perfeccionamiento de nuevas estrategias comerciales, logística y gestión de la cadena de suministros.

Zarcam presentó su sexto Reporte de Sostenibilidad

La empresa emitió su sexto Informe de Sostenibilidad, una presentación pública respecto del balance económico, social y ambiental de la compañía en su último año. Su confección se alineó con metodologías globalmente reconocidas, conjunto consolidado de estándares GRI para la elaboración de Informes de Sostenibilidad emitida por Global Reporting Initiative (GRI). El documento abarca temas como: la cultura de la empresa, el desempeño y cambios significativos, las personas, la relación con la sociedad, el desempeño ambiental y la apuesta por la seguridad. "Este documento tiene un gran valor para nuestra compañía, lo consideramos una herramienta de autoevaluación que nos permitirá mejorar año tras año y asimismo es una evidencia más de nuestro compromiso con la sociedad y el medio ambiente", sostiene Matías Alvarez Piris, gerente general de Zarcam.

ARLOG

ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE LOGÍSTICA EMPRESARIA

RECUPERE
EL COSTO DE LA
FORMACIÓN.

ARLOG ES UNIDAD
CAPACITADORA
SEPYME.

CAPACITACIÓN
JULIO 2019

SEDE CENTRO

- COACHING LIDERAZGO Y ROL DEL SUPERVISOR
  Julio 3 y 4 - 17:30 a 21:30
- TABLERO DE CONTROL LOGISTICO
  Julio 23, 24 y 25 - 18:00 a 21:00

SEDE NORTE

- IMPLEMENTACION DE PROYECTOS LOGISTICOS
  Julio 11, 16 y 18 - 17:00 a 20:00
- PRODUCTIVIDAD EN OPERACIONES LOGISTICAS
  Julio 2, 4 y 10 - 9:00 a 13:00

¡NUEVO! Capacitación a distancia, modalidad ONLINE

ARLOG añade a sus opciones de capacitación presencial la flamante modalidad de cursos online, adaptándose a las nuevas demandas del mercado.

CONSULTÁ NUESTRA OFERTA DE PROGRAMAS IN-COMPANY . ¡ASESORAMIENTO SIN CARGO!

ARLOG | Asociación Argentina de Logística Empresaria

Sede Centro: Tucumán 141, 6º Piso Ñ, CABA

+54 11 5236-6172

Sede Norte: Juan D. Perón 4000, Gral. Pacheco

+54 11 5236-6173

www.arlog.org

edu@arlog.org
sedenorte@arlog.org

16 y 17 de julio
Made in the Americas Global Digital Services (MITA GDS)
Ciudad de Buenos Aires, Argentina

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se complace en invitar al evento más prominente de la industria de Servicios Globales Digitales en Latinoamérica y el Caribe, la cumbre de servicios digitales globales Made in the Americas Global Digital Services (MITA GDS) 2019.
Con el respaldo de la experiencia y la red adquirida en las últimas 6 ediciones del foro Outsource2LAC, la cumbre reunirá a corporaciones, empresarios y gobiernos de todo el mundo para aprender sobre las últimas tendencias en servicios tercerizados basados en tecnologías digitales, y obtener acceso a expertos en servicios, proveedores y emprendedores, así como descubrir nuevas oportunidades de negocios internacionales a través de reuniones de negocios uno-a-uno (matchmaking) B2B y B2G.

+1 202 523 7532
o2lac@connectamericas.com
www.mitagds.com/contacto

Julio / Agosto
Capacitaciones IEEC
Ciudad de Buenos Aires, Argentina

La escuela de Negocios, Supply Chain Management y Logística anuncia su oferta de cursos para los meses de julio y agosto:

- **18 de julio** - Basics of Supply Chain Management (BSCM)
- **2 de agosto** - Administración de inventarios
- **3 de agosto** - Planificación Maestra y SOP (MPR)

admisiones@ieec.edu.ar
www.ieec.edu.ar

14 y 15 de agosto
Expologística Colombia
Bogotá, Colombia

15º edición del evento que se afianza como la Expo empresarial más estratégica para hacer negocios y networking, evento especializado en supply chain y temas coyunturales del sector logístico, abierta únicamente a compradores especializados y empresarios profesionales interesados en realizar contactos de alto nivel.

+57 1 794 2122 Ext 147 – 148
egiraldo@analdex.org
www. expologisticacolombia.com

28 de agosto
Proyecciones Económicas para Operaciones Logísticas 2020 – FIEL
Ciudad de Buenos Aires, Argentina

Análisis del Marco Post Eleccionario Nacional para adaptarse a las cambiantes realidades del contexto: Económico, financiero, político y sindical. El accionar del encuentro prevé la invitación a la reflexión de un: Analista de investigaciones del mercado político; economista de la Fundación FIEL, analista del mercado laboral; analista de flujos logísticos, panel empresario de todos los sectores de la logística.

(11) 4544-7099
eventologistica@fiel.org.ar
http://www.fiel.org

10 al 13 de septiembre
Envase Alimentek / ExpoFybi 2019
Centro Costa Salguero, Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

Organizada por el Instituto Argentino del Envase, se llevará a cabo una nueva edición de la Exposición internacional del envase y embalaje. En paralelo se desarrollará ExpoFybi – Exposición y congreso internacional de farmacia y bioquímica industrial.

(11) 4957-0350
instituto@envase.org
www.packaging.com.ar

27 de septiembre
1er Congreso de Comercio Internacional UPE "Las Exportaciones como Estrategia para el Desarrollo Local"
Ezeiza, Pcia. de Buenos Aires, Argentina

El evento pretende alentar a los diversos actores de la economía al debate de ideas y experiencias que inviten a la sociedad a comprometerse en el camino exportador en pos de conducir al país al crecimiento sostenido involucrándolos desde el ámbito universitario, con la participación activa de alumnos de la Universidad Nacional de Ezeiza y otras universidades como así también académicos reconocidos a nivel nacional que analizarán el tema planteado.
El evento contará con seis ejes temáticos: Las exportaciones como motor del desarrollo económico – El desafío de las PyMES exportadoras – Exportación de servicios: la industria sin chimenea – Economía y comercio internacional – Aduana 4.0 – Cooperación e integración internacional.

(11) 4480-0513/0428
ciupecongreso@upe.edu.ar
www.upe.edu.ar

CERA

CAMARA DE EXPORTADORES
DE LA REPUBLICA ARGENTINA

DÍA DE LA EXPORTACIÓN

"LA ESTRATEGIA OFENSIVA"

14 de agosto de 2019

Four Seasons Hotel - Salón Felix

Posadas 1086 - Buenos Aires

Informes: contacto@cera.org.ar / www.cera.org.ar

EMPRESA	PÁGINA
ARLOG	71
BAUTEC	21
CALICO	7
CARBONE	25
CELSUR	3
CERA	73
CIARI	22
CINTER	31
DEFIBE	22
DYC	62
EMPRESAS TAHAN	63
FIEL	49
FINVESA	35
FORD TRANSIT	27
FRIO RAF	17
GS1	43
HORMETAL	2
LESET	19
LINK SOLUCIONES LOGISTICAS	22
LOGINTER	37
MECALUX	76
NIMACH	45
PARQUE LOS LIBERTADORES	23
POLO 52	13
PULQUIPACK	9
QUINTINO MATERIAL HADLING	29
QUINTINO MATERIAL HADLING	41
SOPORTE LOGISTICO	38-39
SOTIC	51
TASA	11
TOYOTA	75
UNIRROL	15
UNISOLUTIONS	57

Énfasis Logística
REVISTAS ÉNFASIS

PROXIMA EDICIÓN AGOSTO 2019

Los costos y su impacto

Cierre comercial: 17/07/19

DATOS ÚTILES PARA LECTORES Y ANUNCIANTES

CONSULTAS EDITORIALES
Martín Alí (Redactor / Editor)
logistica@enfasis.com

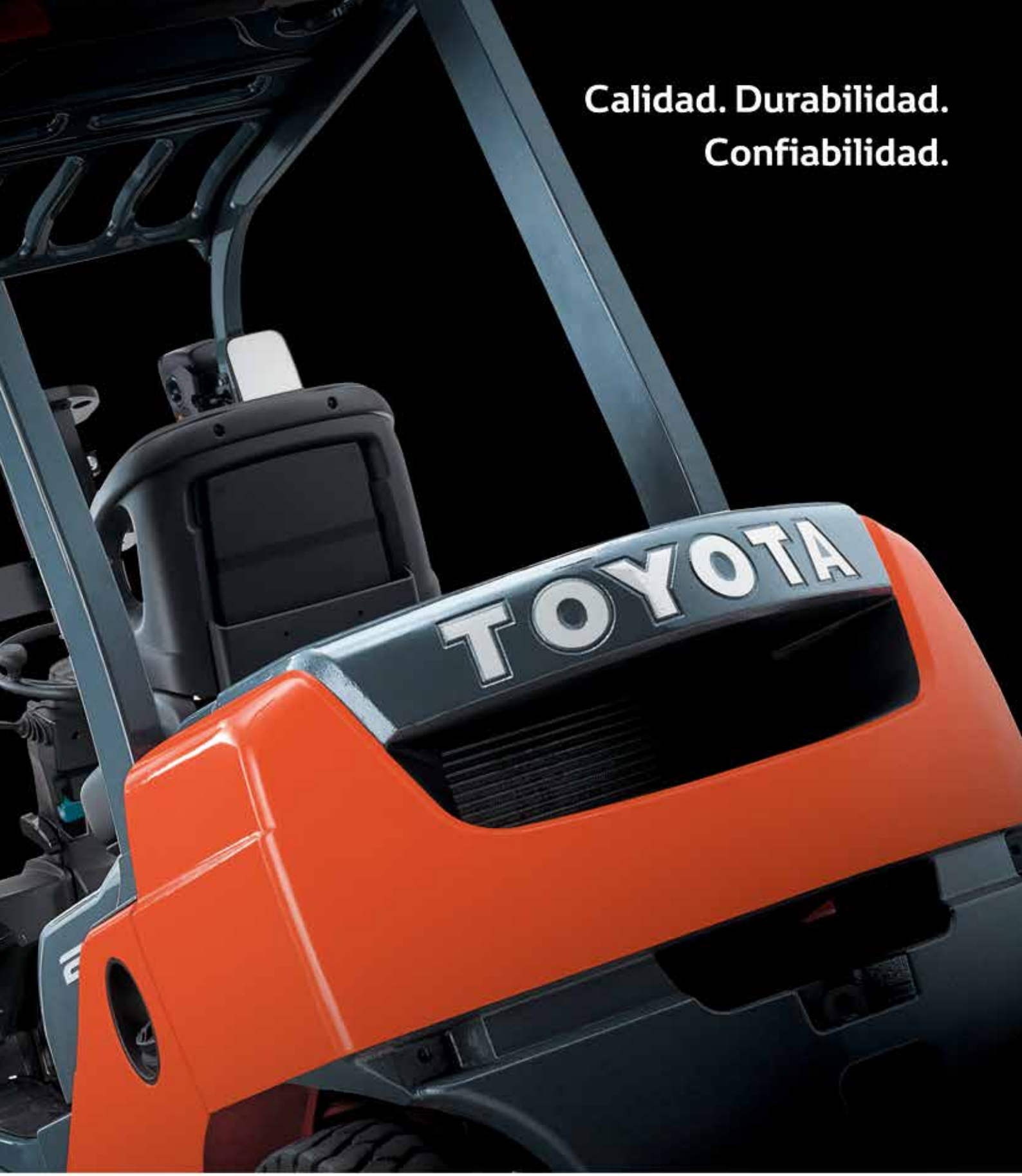
Marcela Vincenti (Secretaria de Redacción)
mvincenti@enfasis.com

SUSCRIPCIONES
Beatriz Stancanelli
suscripciones@enfasis.com

PUBLICIDAD
Patricia Arcos (Comercial)
parcos@enfasis.com

Tomás Hirsch (Gerente)
thirsch@enfasis.com

MEDIA KIT ONLINE
www.logisticasud.enfasis.com



TOYOTA

MATERIAL HANDLING

www.toyota-industries.com.ar

Soluciones de almacenamiento que mejoran la rentabilidad de su depósito

Aumento de la productividad . Control de inventarios . Reducción de costos
Optimización del espacio . Flexibilidad . Alta rentabilidad

Una solución para cada necesidad de almacenamiento

Racks para pallets . Estanterías para picking . Soluciones automáticas para pallets y cajas
Software de gestión de depósitos Easy WMS

MECALUX

mecalux.com.ar (011) 4006 4444 info@mecalux.com.ar