



La encuesta de MHI se presentó en la última edición de Promat, en Chicago

### NEUAS TECNOLOGÍAS

## La Internet de las cosas se consolida en logística

El reporte anual del MHI, de EE.UU., describe en detalle cómo será la próxima generación de la cadena de suministros

**Eduardo Pérez**  
REDACCIÓN EXPOTRADE

La Internet de las cosas se sumó a las tendencias que aparecieron para marcar lo que será la logística en los próximos años, entre las que se venían consolidando, como el inventario y herramientas de optimización de la red, los sensores de identificación automática, el uso de la nube de almacenamiento, la robótica y automatización, el análisis predictivo, los dispositivos móviles, los vehículos autónomos, los drones y la impresión 3D.

Según el reporte anual sobre la próxima generación de la cadena de suministro (*Next-Generation Supply Chains*) del *Material Handling Institute* (MHI) la entidad que agrupa a los fabricantes de equipamientos para la logística en Estados Unidos, esta nueva tecnología se incorporó este año a las ocho que se habían manifestado en los años anteriores.

El reporte se basó en una encuesta de Deloitte a 1100 empresas asociadas al MHI, presentada durante la última edición de la Promat, que se realizó entre el 3 y el 6 de abril en el McCormick Place de Chicago. Durante la feria, que reunió a 950 expositores, se realizaron cuatro conferencias magistrales, además de otras disertaciones paralelas.

El 50% de quienes contestaron la encuesta —que se presentó por cuarto año consecutivo— son CEO, 47% de las empresas facturaron más de US\$100 millones anuales para ellos las cade-

nas de abastecimiento de la próxima generación serán más digitales, más a pedid y siempre disponibles.

Para la consultora, cada vez hay más información, de todo tipo y con capacidad de análisis en tiempo real, lo cual permite predecir lo que estará pasando, además de haber muchos proyectos en etapas de experimentación, por lo que el informe proporcionó actualizaciones sobre las ocho tecnologías que hace tres años se vienen siguiendo.

El 47% de las empresas consultadas durante los próximos dos años 53% destinará más de un millón a esos desarrollos. De este último grupo, 17% dispondrá de más de 10 millones, y 2% más de US\$100 millones. El uso de la nube para almacenamiento de datos es hoy la más desarrollada y los vehículos autónomos, y los drones, sobre los que más se pondrá el acento en el futuro cercano.

Así, el potencial para quebrar tendencias o desarrollar ventajas competitivas se dará en robótica y automatización, según el 61% de los consultados; gracias al análisis predictivo, para el 57%; a la Internet de las cosas, para 55%; a los vehículos autónomos y drones, 54%; a los sensores e identificación automática, 53%; ya los inventarios y herramientas de optimización de red, 50%.

En cuanto a la novena innovación, la Internet de las cosas o el uso de la conectividad entre dispositivos in-

formáticos incorporados en objetos de uso cotidiano para que puedan enviar y recibir datos en tiempo real, la encuesta reveló su crecimiento en la economía digital. Sin embargo, los consultados señalaron algunos obstáculos para su adopción, como la seguridad cibernética (56%), la falta de talento para usar tecnología eficazmente (45%) y la poca claridad en la definición de negocio que justifique la inversión, (44%).

Según el informe, la robótica y automatización, los sensores e identificación automática, la Internet de las cosas, la tecnología portátil y móvil, los vehículos autónomos y drones e el análisis predictivo convertirán en digitales a la nueva logística. El 80% de los encuestados cree que la tecnología digital en la cadena de suministro será el modelo predominante dentro de cinco años; para el 16% ya lo es.

Debido a la abundancia de información al alcance de la mano de los consumidores a velocidades instantáneas, se incrementó la demanda hacia la logística en términos de servicio al cliente: ventanas de entrega

**EL 80% CREE QUE LA TECNOLOGÍA DIGITAL EN LA CADENA DE SUMINISTRO SERÁ EL MODELO PREDOMINANTE EN 5 AÑOS**

más cortas, envíos gratuitos y visibilidad completa del estado del pedido, serían la punta de esa tendencia.

Por eso, según el reporte, las futuras cadenas de suministro deberán entregar en cualquier momento y lugar debiendo estar siempre conectadas digitalmente con todos los enlaces sincronizados. Comercios minoristas, sitios de comercio electrónico, puntos de control de inventarios, centros de distribución, proveedores y fabricantes deberán estar acoplados a la demanda del consumidor en tiempo real.

Para los especialistas estadounidenses la revolución digital ya comenzó, impulsada por los avances de la computación y el almacenamiento de datos. Según el estudio, en los dos últimos años se crearon que en toda la historia. Por eso, la logística deberá desarrollar nuevas capacidades digitales.

La digitalización de la cadena de suministro supone un flujo de información entre los mundos físico y digital. Este intercambio se hace mediante las tecnologías o capacidades integradas descritas en el informe que reconoció que la creación y recolección de estas transacciones digitales podrán desbloquear soluciones para desafíos complejos, pero el aluvión de información también podría paralizar las organizaciones por el gran volumen de datos.

En cuanto al *big data*, se acepta que "muchas empresas todavía están luchando por averiguar cómo usarlo y, más inmediatamente, cómo implementarlo sin ser abrumado por él". Reconoce que "el *big data* por sí mismo no proporciona otra cosa que gastos generales a la empresa y, lamentablemente, es esto es lo que muchas firmas experimentan hoy en día en su experiencia con mucha información". Recomendó dejar ese proceso a las máquinas y que la inteligencia artificial agregue mayor valor y libera al capital humano para centrarse en otros factores del negocio.

Ciudades inteligentes (Subtítulo) En cuanto a la aparición de ciudades inteligentes, se dice que más de la mitad de la población mundial —casi 4000 millones—, reside en áreas urbanas. Ese número se duplicará en los próximos 35 años. Uno de los desafíos será cómo proporcionar una logística de última milla dentro de los conglomerados urbanos.

Según la MHI estas cuestiones deberían ser trabajadas en conjunto entre gobiernos, empresas, y consumidores mirando el medio ambiente para llegar a soluciones sostenibles. La entidad recomendó "seguir las innovaciones y tecnologías que están transformando las cadenas de suministro de la próxima generación buscando mejoras en el servicio y la eficiencia" e instó a ver "lo que su cadena de suministro debería parecer al menos cinco años desde ahora".

Consideró "importante comenzar a invertir en iniciativas que aprovechan estas innovaciones y tecnologías que impactan en la cadena de suministro", y destacó que "MHI se centró en la escasez de talento durante años y trabaja para abordar esa cuestión crítica" por lo que recomendó apuntar hacia la capacitación del sector. ●

## DEL MUNDO DE LA NBA AL DE LOS NEGOCIOS

Qué les dijo "Magic" Johnson a los logistas durante la feria

En el último día de Promat, luego de la entrega de los resultados del Informe Anual 2017 de la Industria de la MHI, presentado por el CEO de la entidad, George Perst, y el de Deloitte Consulting, Scott Sopher, hubo una conversación entre el exjugador de la NBA Earvin "Magic" Johnson y el director de DCV, Mitch Mac Donald. La conversación fue sobre cómo la ex estrella del básquet estadounidense utilizó las habilidades y tenacidad adquiridas en las canchas para encarar una carrera de éxito en los negocios.

Después de que su carrera como jugador terminara en 1991 luego de que se le diagnosticara el virus del HIV, Johnson se convirtió en un hombre de negocios de gran éxito y en un destacado defensor de las políticas de salud. Durante una de las cuatro charlas magistrales de la feria —que se realizó en Chicago, a principios de abril—, dijo que llevó la inclinación por la disciplina y la búsqueda del perfeccionamiento que tenía en las canchas de básquet a su actividad empresarial.

De esa manera —contó Johnson—, aprendió a medir las necesidades de sus clientes, especialmente cuando desafió a los escépticos y abrió una cadena de salas de cine y de cafés de Starbucks en las zonas céntricas de las ciudades donde otros empresarios pensaban que no podría prosperar ese negocio.

La gente decía que no había manera de que las minorías étnicas pagaran tres dólares por una taza de café. Pero a nosotros también nos gusta el café", dijo a la ex jugador a los profesionales de la logística estadounidense. En cuanto a su cadena de salas de cine, Johnson detectó que a los espectadores de los barrios de los centros de las ciudades les gustaba la combinación de comer viendo una película, en lugar de hacerlo antes o después del espectáculo. "No vamos a cenar y después vamos al cine. ¡Vamos a cenar viendo la película!", explicó Johnson enfático: "Siempre hay que escuchar al cliente, y pensar en ellos en primer lugar".

Ese pensamiento, combinado con una respuesta acelerada, "lleva a lograr la atención que el cliente busca", precisó. Antes de terminar, consignó que su "nuevo reto es revivir la fortuna" de su antiguo equipo, Los Angeles Lakers, como jefe de Operaciones de Basquet. ●

### PRO Y CONTRAS

## VISIONES ARGENTINAS SOBRE LA FERIA

Promat estuvo orientada al soporte tecnológico e informático, con inclinación hacia los negocios de alta velocidad, sin nuevos desarrollos respecto de años anteriores, pero con mayor y mejor oferta de los existentes, según Fernando Balzarini, socio y CEO de Miebach, quien dijo que vio "algunos productos

innovadores, interesantes para aplicar en nuestro mercado, pero con el problema de que la representación y soporte postventa se diluye cada vez más cuando se recorre la línea Norte-Sur". Balzarini consideró que hubo "productos y soluciones muy interesantes para la problemática argentina actual

y de los próximos cinco años" pero lamentó que no aumentó la oferta de proveedores tecnológicos, que están focalizados en las grandes marcas norteamericanas y europeas y contó que con los proveedores de software sucede algo similar. Roberto Schulzen, presidente de Schoss,

tampoco vio "grandes novedades, salvo más funciones de equipos ya conocidos como brazos robotizados con habilidades cada vez mayores, rápidos y precisos". "Las charlas en los auditorios fueron muy interesantes. Lo más destacado tuvo que ver con la conectividad de equipos y sistemas", evaluó. ●

T

TRANSPORTE & LOGÍSTICA

---

ALMACENAJE, DISTRIBUCIÓN Y ABASTECIMIENTO

135.000 ejemplares de tirada nacional

[ Fecha cierre: 17/05 - Publica: 25/05 ]

(011) 4779-5300