

JOSE PEDRO BATTAGLIERO S.A.



BROKER DE SEGUROS

Una Solución Integral en Seguros para el Transporte de Mercaderías

Terrestre, Marítimo, Aéreo, Impo - Expo y Transporte Local Complementario y cauciones

Coberturas Otorgadas por Compañías Aseguradoras de primer nivel internacional

Llavalle 445 2º Piso - C1047AAI - Buenos Aires, Argentina - Tel.: (54-11) 4393-0884 / 4326-5584 - www.battagliero.com.ar - josepedro@battagliero.com.ar

WAREHOUSING I

¿Y la mercadería, dónde va?

No hay espacio disponible en depósitos y almacenes. Hacen falta inversiones y optimizar los inventarios

El aumento de la producción en diferentes sectores está llegando a colmar la capacidad instalada. El warehousing, un área crítica para la logística, no escapa a esto, y los principales operadores alertan sobre la necesidad de inversiones ya que empiezan a escasear los espacios para almacenar mercaderías.

El concepto de warehousing abarca al conjunto de actividades que apuntan a lograr un correcto almacenamiento de mercancías para permitir colocar el producto en el momento oportuno y en el lugar correcto, con agilidad y eficiencia. Hasta hace poco, las empresas eran proclives a confundir esta actividad con un simple almacenamiento, lo cual es un error conceptual.

"El tema más candente hoy en día en warehousing es la capacidad instalada de depósitos y almacenes. Prácticamente no hay metros cuadrados disponibles de calidad media o superior, y esto afecta directamente las posibilidades de negocio", aseguró Hernán Sánchez, gerente comercial de Logística Román.

Agotado

"Estamos frente a un cuello de botella respecto del espacio disponible para operar en warehousing. Es una situación de la que se sale con inversiones, es cierto, pero también con una optimización de los inventarios", coincidió Ignacio Rey Iraola, presidente de la operadora logística SAE.

Al que la reactivación económica, al igual que ocurre en los procesos de la industria, fue agotando la capaci-

dad instalada que quedó ociosa tras la crisis de 2001-2002. Con la devaluación, muchos importadores dejaron vacíos los depósitos, y aparecieron exportadores con mercadería que exigía otras modalidades y características de almacenamiento.

Para Sánchez, "las alternativas de la logística siguen irremediablemente a la evolución de la industria. Hoy la producción industrial está llegando al tope de su capacidad instalada, y por ende hay mucha más mercadería para almacenar y distribuir".

Los operadores coinciden en que se hace necesario, con premura, invertir en nuevos depósitos con un buen nivel de tecnificación. "La economía se recuperó y esto exige



inversiones para producir más. Así no hay milagros, hay que invertir o nos quedamos sin espacios de almacenes. Y hay compañías que la nuestra que ya lo están haciendo", enfatizó Sánchez.

Rey Iraola, sin embargo, opinó que "se sale con inversiones, es cierto, pero también es necesaria una optimización de los inventarios", ya que "por situaciones comerciales o por fluctuaciones de la demanda interna, se está teniendo en depósitos más inventario del que había en años anteriores".

Admitió que "la optimización de una gestión de inventarios es complicada, en análisis y diseño", pero destacó que requiere "mucha menor inversión" que la construcción

de nuevos almacenes, y el resultado es tener "menos stocks de mercaderías inmovilizadas, es decir menos dinero parado en el depósito".

La otra clave del warehousing en la Argentina es la tendencia creciente a tener depósitos convencionales, con bajos niveles de automatización, sobre todo en instalaciones de operadores logísticos, no sólo por los altos costos que demanda automatizar un almacén, sino por la escasa flexibilidad que ofrecen de cara a atender clientes muy diferentes.

Oferta variada

"El operador necesita tener recursos muy adaptables a diferentes necesidades y a distintos clientes, por lo tanto es muy difícil, no sólo en la Argentina, sino en general en todo el mundo, que un operador logístico pueda tener un depósito automatizado", opinó Rey Iraola.

"Automatizar un almacén reduce fuertemente el gasto posterior en personal, pero demanda una inversión inicial muy alta, porque los insumos son importados, y también un gasto alto en mantenimiento, ya que los repuestos también son importados, y esto es muy oneroso con este tipo de cambio", añadió Sánchez.

Para Sánchez, además, la automatización "crea estructuras muy rígidas", mientras que "el almacén convencional es tan flexible como lo puedan ser los empleados. En la Argentina los cambios se producen a una gran velocidad y ser flexibles permite enfrentarlos".

En tanto Rey Iraola sostuvo que la automatización es poco aconsejable en un país con permanentes crisis de abastecimiento eléctrico: "Un depósito automatizado se maneja con robots y software de alta calidad. Si se corta la energía, de la cual se depende, los problemas para el abastecimiento son enormes", apuntó.

MEDIANOS Y SEMIPESADOS I



Los nuevos modelos de DaimlerChrysler

Por Gabriel Tomich

De la Redacción de LA NACION

DaimlerChrysler lanzará oficialmente en la Argentina la nueva gama de camiones medianos y semipesados Atego, antes que finalice 2005. Esta moderna línea de camiones, vigente en Europa, ya fue presentada en Brasil, donde se ensambla en Sao Bernardo do Campo (San Pablo), desde septiembre de 2004.

La línea Atego, con una cabina integralmente nueva y mecánicas que cumplen las normas Euro 3, está compuesta por seis modelos: 1315, 1418, 1518, 1718, 1725 y 2425 (8x2). La versión semipesada 1518, 1718 y 1725, para aplicaciones cartereras de corta y media distancia (en especial para transporte de coque), están equipadas con el mismo motor de 4 cilindros de los medianos, con la configuración de 177 CV en el caso del 1518 y el 1718. Los 1725 y 2425, en cambio, montan la planta de 6 cilindros en línea, que entrega 245 CV a 2200 rpm y una curva de torque de 92 kgm plana entre las 1200 y 1800 vueltas.

Los Atego ofrecen, además, cuatro variaciones de distancia entre ejes: 3550, 4160, 4780 y 5360 milímetros y un chasis recto segmentado que permite equiparlo con cualquier tipo de ca-

rrucoerla (furgón frigorífico, playa de madera, sider, especiales para transporte de bidóns, equipos compactadores, cisternas y conjuntos con acoplados, entre otros).

El Mercedes-Benz Atego para el Mercosur cuenta con dos motores electrónicos de 4 y 6 cilindros. Los modelos medianos 1315 y 1418 están equipados con el propulsor OM 904 I.A. de 4 cilindros, con gestión electrónica de la inyección. El primero, con una potencia máxima de 150 CV a 2200 rpm y un torque de 59 kgm planos entre las 1200 y 1700 vueltas. En el 1418 la potencia es de 177 CV, también a 2200 rpm, con un par motor de 69 kgm entre 1200 y 1600 rpm.

Las versiones semipesadas 1518, 1718 y 1725, para aplicaciones cartereras de corta y media distancia (en especial para transporte de coque), están equipadas con el mismo motor de 4 cilindros de los medianos, con la configuración de 177 CV en el caso del 1518 y el 1718. Los 1725 y 2425, en cambio, montan la planta de 6 cilindros en línea, que entrega 245 CV a 2200 rpm y una curva de torque de 92 kgm plana entre las 1200 y 1800 vueltas.

Aquí todo gira en torno al cliente

DOUBLE STAR
LOGISTICS DE ARGENTINA

Freight Forwarding / Import / Export
Despachos Aduaneros
Consultoría Técnica
Almacenamiento y Distribución
Puerto Libre de Montevideo
Logística Integral

DOUBLE STAR
LOGISTICS DE URUGUAY

Ruta Panamericana Km 32 - (B1676CR) El Talar - Pcia. de Buenos Aires
Tel.: (54-11) 4727-8300 - Fax: (54-11) 4727-8339
E-mail: info@doublestarlogistics.com - Web: www.doublestarlogistics.com

Cerro 307 - CP 11004 Montevideo - Uruguay
Tel.: (598-2) 917-3300 - Fax: (598-2) 916-0220
E-mail: info@doublestar.com.uy - Web: www.doublestar.com.uy