

TENDENCIAS

En la línea de largada

La entrega domiciliaria plantea un escenario cada vez más desafiante para conseguir los objetivos de competitividad en calidad de servicio y costos operativos

Nieves Guerrero Lozano
REDACCIÓN EXPOTRADE

En el sector logístico se acelera la aplicación de herramientas innovadoras para reactivar la automatización en el desarrollo del arranque de la línea de producción, su instalación en el depósito y la distribución, que se realiza cada vez más en tiempos más breves. El desafío es satisfacer “una creciente necesidad de mejorar la calidad de proceso y servicio al cliente”, sostuvo Fernando Balzarini, director de la filial argentina de la consultora Miebach.

También el especialista en logística, José Luis Losada, describió que “los depósitos y los procesos de distribución están afrontando desafíos muy importantes para atender en lapsos muy cortos una cantidad de pedidos muy grande y una distribución altamente automatizada, porque implica la entrega domiciliaria”.

En este contexto, factores como “el uso intensivo de las tecnologías de la información, la presión de los clientes, una mayor responsabilidad social corporativa o la optimización en el uso de equipos y recursos humanos determinan una serie de tendencias que pueden fijar el rumbo que tomará la gestión de la cadena de suministro”, señaló Losada, presidente de Tecnológica Consultores.

Automatización

Balzarini anticipó que “los proveedores están estudiando –y en algunos casos implementando– procesos con elevado componente de automatización. Uno de los líderes en este aspecto es la distribución capilar de medicamentos, comúnmente llamadas droguerías. Otros rubros que vienen avanzando son los que afectan el comercio electrónico y los que emplean mano de obra intensiva”, y puso como ejemplo a la multinacional Fast Moving Consumer Goods.

Al respecto, amplió que en Miebach Argentina están trabajando sobre varios proyectos: “En algunos estamos en proceso de estudio y en otros en proceso de implementación” de iniciativas que se alinean con las últimas tendencias en la cadena de suministros que presentó recientemente en la Argentina el titular de la consultora, Joaquim Miebach.

En esa ocasión, el fundador y presidente del grupo creado en Alemania en 1973, abarcó las tecnologías y el comportamiento empresarial, concentrándose en las últimas tendencias de la robótica aplicada al servicio de los



Cambio radical en la operación de almacenes

EXPOTRADE

almacenes, y expuso casos reales de compañías del sector farmacéutico, de venta minorista y de productos de alto consumo.

También habló del avance de los negocios a través del comercio electrónico y de la economía compartida que está surgiendo a través de las agencias-plataforma, que reúnen a los diversos agentes del mercado (clientes, fabricantes, distribuidores y proveedores de servicios logísticos) para compartir recursos.

El Grupo Miebach está enfocado en un nuevo plan estratégico, ensamblando la consultoría con la ingeniería, considerada “un buen maridaje” para el futuro de la compañía. El plan apunta a proyectarse tanto para la cadena de suministro global, como para atender particularmente las demandas específicas de los clientes, aplicando innovaciones y herramientas de última generación.

Entre esas herramientas se encuentra “el sistema shuttle (que permite un almacenaje eficiente de mercancías y productos apilados en sistemas compactos de almacenes) que ha sido instrumentado durante 2015 en unas 500 empresas, de las cuales 20 fueron en la Argentina”, precisó Balzarini.

Identificar problemas

En tanto, Losada apuntó que “las empresas productoras que hacen su propia logística en general buscan generar una aduana entre producción y logística que visibilice los problemas y las responsabilidades, identificando si tienen que atacar problemas de producción –como mermas– o bien problemas de logística, como diferencias de inventarios en depósito”.

“Las aduanas son gestionadas por los sistemas informáticos, los llamados WMS- (warehouse management system, o sistema de gestión de almacenes) que se integran con los equipos de paletización y aseguran la correcta identificación de los palets, y permiten mantener la trazabilidad en el depósito y en la entrega a los clientes”, detalló el experto.

Sistemas integrados

En tal sentido, dijo que “el crecimiento de la instalación de los sistemas WMS en los depósitos es muy fuerte, dado que hoy no se concibe la gestión de un depósito sin el soporte de un WMS. Estos se integran con los ERP (planificación de recursos empresariales, en inglés), cerrando el ciclo”, amplió.

En cuanto a las últimas novedades, indicó que “la tecnología evoluciona constantemente; se hace más accesible y es más simple integrar componentes, por lo cual los equipos de movimiento se integran con los sistemas informáticos y cada vez más la operación es definida por los sistemas. Los operarios preparan los pedidos que dicen los sistemas y buscan los productos donde éstos le indican. Se elaboran tableros de control y se muestra en tiempo real qué pedidos están atrasados en su despacho”.

“Un aspecto que vale la pena destacar –agregó Losada– es el crecimiento de la venta por Internet, que tiene un perfil diferente al abastecimiento tradicional a clientes o tiendas, dado que la cantidad de pedidos a atender es muy grande y la cantidad de artículos por pedido es muy chica; podríamos hablar de 1,2 artículos por pedido”.

TRÁNSITO

BAJAR LA CONGESTIÓN

La congestión en los ámbitos urbanos es un problema peculiar. En el caso de la ciudad de Buenos Aires “se registran más de 1,5 millones de vehículos que ingresan a diario, y su densidad es de 15.000 habitantes por km², teniendo en cuenta sólo sus residentes”, indicó José Luis Losada. “A esto se agrega una constante evolución de formatos de canales comerciales, desde las grandes superficies a la venta directa domiciliaria, pasando por *drugstores*, súper exprés y minipuntos de venta multiproductos (quioscos) con servicios en horarios extendidos. Por esto la actividad logística en general se ha diversificado lo suficiente, como para dotarla de una complejidad cada vez mayor”, estimó.

El especialista dijo que, desde el punto de vista estrictamente logístico, “esto se ve reflejado en congestiones de tránsito, lentitud de desplazamientos, restricciones para la circulación y horarios restrictivos para el abastecimiento de cargas”. “Hay que tener en cuenta que para productos de consumo masivo, el 50% de su costo logístico total se define en la distribución final de los productos y de ese porcentaje aproximadamente un 75% lo genera la entrega al consumidor final, lo que se conoce como logística de la última milla”, dijo.

Para Losada, “la participación de toda la cadena productivo-logística y comercial, de carácter público y privado, debe conseguir alinearse detrás del objetivo único de mejorar la distribución eficiente de las cargas. Es necesario poner mucho foco en la productividad de las operaciones, para paliar el alto nivel de complejidad de las actividades logísticas en ámbitos tan densamente poblados como muchas ciudades de nuestra región”.

“Los procesos logísticos de abastecimiento y logística inversa en las principales ciudades del mundo están en constante cambio. Asumiendo que estamos en un proceso de importante crecimiento poblacional concentrado en pocas ciudades, es necesario ir adecuando nuestras formas de gestión para adaptarse a esas realidades”, consideró.

70 años



SUMANDO
VALOR AL PAÍS.



ANDREANI

www.andreani.com