



Un futuro de desafíos y oportunidades

Así como la logística está presente en casi todo lo que tocamos y vemos, son muchos y variados los factores que inciden en su dinámica. Si bien ante este panorama resulta muy difícil hacer predicciones sobre el futuro de la actividad, existen algunos aspectos en lo que el camino parece estar claro, como la necesidad de la articulación público-privada en el desarrollo de las infraestructuras y las estrategias, la importancia de la tecnología como herramienta para ganar eficiencia, el valor de los RRHH especializados y el compromiso creciente con el cuidado del medio ambiente. ► Redacción Énfasis Logística (*)

(*) Entrevista a Marcelo Arce, Presidente de ARLOG y a Carlos Musante, Director Técnico de CEDOL.

Sobre un tema tan amplio y complejo como el de las tendencias en la actividad logística, nada mejor que consultar a las dos instituciones más representativas del sector en Argentina, como son la Asociación Argentina de Logística Empresarial (ARLOG) y la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL). En diálogo con Énfasis Logística, **Carlos Musante, Director Técnico de CEDOL** y **Marcelo Arce, Presidente de ARLOG**, compartieron sus reflexiones sobre el futuro de la logística.

1. ¿Cuáles considera que son los grandes desafíos que enfrenta la actividad logística de cara al futuro?
2. ¿Considera que la “especialización logística” será una tendencia?, ¿por qué?
3. ¿Es posible imaginar los aportes y

las transformaciones que la tecnología podrá ofrecer a la actividad logística en los próximos años?

4. El reordenamiento económico global constituirá seguramente otro factor que impactará en la actividad y el “mapa logístico”, ¿visualiza alguna tendencia al respecto?
5. El egreso de un importante número de nuevos profesionales, fruto del incremento de la oferta educativa especializada, también es algo previsible para los próximos años, ¿cómo será su influencia y aporte para el sector?
6. Muchos predicen que el comercio internacional se orienta hacia un “neoproteccionismo”, ¿cuál sería el impacto de un escenario de este tipo para la actividad logística?

7. La necesidad de profundizar el cuidado del medio ambiente es ya una tendencia, ¿cómo imagina que será la evolución de la actividad logística en este sentido?

8. ¿Desea comentar algo más?



Carlos Musante, Director Técnico de la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos, CEDOL.

1. Hay varios desafíos de cara al futuro y son de todo tipo de nivel:

Cómo enfrentar la cada vez mayor cantidad de venta por Internet y poder realizar una entrega rápida y segura que permita que el concepto logístico continúe con la variable de tiempo y lugar, y a costos razonables con ese nivel de servicio.



**CONTENEDORES MARINOS,
PAÑOLES & MÓDULOS HABITABLES,
CONTENEDORES REFRIGERADOS,
BAÑOS PORTÁTILES.**



ALQUILER Y VENTA DE: ➤ Contenedores Marinos para Depósitos y Pañoles. ➤ Módulos para Oficinas, Baños, Cocinas, Guardias, Enfermerías, Dormitorios, Comedores, etc. ➤ Módulos para Eventos Especiales y Stands. ➤ Estaciones de Servicios Móviles.

➤ Chilear Unión S.A. es una empresa de servicios radicada en la provincia de Córdoba especializada en comercializar **contenedores marinos y módulos habitables móviles**. La empresa ha desarrollado un **eficaz sistema logístico** que le permite transportar y entregar unidades en cualquier lugar del país, satisfaciendo la demanda de clientes ubicados en diferentes regiones. Su oferta está orientada a aportar soluciones del sector alimenticio, vial, de la construcción, minero, de servicios, autopartes, hipermercados, automotrices. etc.

- Solución instantánea <
- Entrega llave en mano en todo el país <
- Estructuralmente resistentes (acero al carbono) <
- Seguros, estancos e impermeables <
- Módulos acondicionados y confortables <
- Apilables en altura <
- Entrega, transporte y retiro fácil e inmediato <
- Bajísimo costo de traslado <



Údine (N) 80, 5223 Colonia Caroya, Cba, Arg. | Tel. / Fax: (03525) 460080 / 461070 | www.chilear.com.ar | ventas@chilear.com.ar / logistica@chilear.com.ar

En nuestro país se debe adicionar como desafío inmediato renovar la infraestructura logística, a través de un proceso de inversión sostenido en el tiempo cuya escalabilidad esté o se realice en función de las necesidades globales de la macroeconomía. Tenemos temas pendientes en modos alternativos de transporte, como por ejemplo el ferrocarril que cada día carga menos (en 2012 cargó menos toneladas que las escasas del 2011). También el caso de las terminales portuarias que deben adaptarse a las nuevas modalidades de tamaño de los buques y no perder competitividad como lo vienen haciendo, y el caso de las vías terrestres, que han quedado reducidas por la mayor cantidad de vehículos que operan sobre las mismas y en muchos casos por el deterioro de las existentes, en fin, hay muchas áreas de trabajo en esta materia y en general pertenecen al campo del Estado Nacional o los Estados Provinciales, pero trabajando de manera acorde a la Nación. Que se vaya frenando el avance de los costos logísticos a nivel nacional y que a su vez nos hacen perder competitividad a nivel internacional. Necesitamos ganar en el concierto de las naciones competitividad y productividad. Tener a nivel político un referente para el transporte y la logística de átomos, hay muchos planes y muchas necesidades, pero no existen referentes con los cuales interactuar en materia política y solo éste sector, trabajando en conjunto con los sectores privados, puede generar un plan estratégico para la carga.

Trabajar con todos los sectores de servicios, la industria y el comercio para ir hacia una logística más sustentable y que no dañe el medio ambiente. En este sentido se han creado formatos de trabajo para la carga que obligan a la utilización de mayor cantidad de viajes, entregas parciales, entregas de pallets mono producto, mayores tiempos de descarga de los vehículos, igual horario para las entregas, etc., que lo único que se obtiene con ellos son mayores costos, mayor cantidad de recursos utilizados y mayor contaminación. La forma es trabajar en

equipo en la búsqueda de objetivos de mayor eficiencia y eficacia y, al mismo tiempo, de menores costos que los que esta tendencia obliga a realizar.

2. Sí, la especialización logística es una tendencia muy fuerte, de allí el crecimiento de los 3PL en el mundo entero, incluida la Argentina. En el mundo competitivo actual las empresas se ven en la necesidad de ser competitivas en aquellos sectores o áreas donde pueden ser los mejores, es decir donde tengan retorno más rápido de sus inversiones y nadie puede ser especialista en muchas funciones a la vez, por un tema de inversiones y de recursos humanos, y esto hace que las mismas empresa hagan de la especialización de ciertos procesos una práctica habitual, en el caso de logística esto queda en claro en el tema de los denominados 3PL.

3. Algo hemos mencionado, lo que se puede observar es la velocidad de cambio en las tecnologías existentes y cómo cada una de ellas aumenta la productividad de los procesos en forma cada vez más acelerada. Vamos sin duda a la tecnificación de una gran parte del servicio logístico y, agregaríamos, a costos relativos cada vez menores y de mayor velocidad de recupero. De cualquier manera “muy de mucho o muy de poco siempre es malo”, hay que pensar a las tecnologías como medios para aumentar la productividad de los procesos y operar en consecuencia.

4. Sabemos que por razones de la crisis monetaria mundial y los temores que ésta generó en los últimos tiempos, parecería que los intercambios de flujos han disminuido entre las naciones. Pero cuando uno analiza plazos algo más largos podrá observar que la tendencia a la globalización del intercambio y la especialización continua vigente y viva, estos son procesos que hay que mirarlos en el largo plazo, al igual que la productividad de las nacionales y la especialización. Pero la respuesta la tenemos en que grandes zonas se van convirtiendo poco a poco en importante áreas de actividad

logística, para apoyo de otras naciones con mucho intercambio de bienes, caso por ejemplo del proyecto de Dubai para convertirse en zona de actividades logísticas del comercio hacia y desde china, y hay otros ejemplo de este reordenamiento. Seguro que existirá en el mediano y largo plazo un mapa logístico diferente.

5. En logística y en nuestro país siempre han faltado los recursos humanos especializados en todos los niveles, los mismos nos fuimos formando con la necesidad de operar y al mismo tiempo ha existido una generación que ha comprendido que con eso no alcanza, y han colaborado en la capacitación de nuevos recursos humanos que a su vez han creado nuevas carreras sobre el tema. Es importante que se brinde un homenaje a estos recursos en nuestro país, algunos ya no están entre nosotros y otros sí lo están, pero debemos reconocer que ha sido gracias al esfuerzo de ellos que hoy podemos hablar de logística y SCM casi al mismo nivel de otros países con mayor grado de desarrollo. También reconocer a las entidades que formaron a esos mismos hombres, tales como ARLOG, Cedol, las entidades del transporte, que fueron desarrollando los programas de acuerdo a las necesidades que se iban presentando. Hoy estas nuevas generaciones tendrán trabajo en el segmento logístico especializado y no especializado, en las áreas internas y de comercio internacional, en la creación de recursos de infraestructura, en el desarrollo de otros módulos acordes a las necesidades del presente y del futuro, y tendrán también, trabajando de manera coordinada y organizada, una gran influencia en el desarrollo logístico y productivo.

6. El desarrollo de los países continuará con el concepto de la especialización que ya viene desde los economistas clásicos de hace más de 100 años en adelante y esto no podrá ser frenado, pues responde a la misma naturaleza del mundo. Se puede mejorar este concepto por incorporación de inteligencia y tecnología, pero siempre en función

del intercambio entre las naciones que no dudemos que obligará a los países a mejores negociaciones, pero que el mismo continuará como lo ha hecho durante los últimos 30 o más años.

7. Las nuevas formas mencionadas de trabajo en la respuesta número 1 sobre los desafíos, producen más necesidades de utilización de vehículos y cantidad de viajes que obviamente perjudican el medio ambiente, la pregunta es, ¿nos daremos cuenta cómo a veces nosotros mismos producimos estos descalabros con las medidas que tomamos? Sé que me dirán que es así la economía, pero no es solo la economía actual sino también es la economía del futuro, es preguntarnos qué vale la pena hacer y qué no vale la pena, ser o no ser, ¿esto nos suena no?

8. El desafío con que nos encontramos es el de construir que es lo más difícil de todo, y no destruir que es fácil pero no tiene retorno en términos de generación. Para esto debemos pensar, trabajar en equipo, formar los mismos en forma multidisciplinaria, trabajar los privados con los estados en desarrollos graduales pero escalables en función de las necesidades de la carga, ir eliminando malas prácticas y tender hacia las buenas prácticas, ser flexibles con los cambios en los contextos, en fin... trabajar con honestidad y filosofía positiva hasta alcanzar nuevos niveles de estandarización a un nivel superior. Esta deberá ser la nueva tendencia...



Marcelo Arce, Presidente de la Asociación Argentina de Logística Empresarial, ARLOG.

1. En este entorno económico, político y social tan complejo resulta prácticamente imposible realizar proyecciones lineales del futuro, estamos viviendo en un mundo cada vez más difícil de predecir, por eso si queremos hablar de la

logística del futuro, debemos aprender a tener una mirada amplia acerca de lo que viene, considerando los cambios que se pueden dar en los modelos de comercio, de consumo, las tendencias tecnológicas, cambios sociales e incluso factores climáticos.

2. Posiblemente, porque los canales se están especializando, y para servirlos apropiadamente seguramente la especialización aparecerá como un diferenciador a la hora de ofrecer servicios logísticos.

3. La llegada de Internet y de las tecnologías móviles no solo han modificado nuestra manera de vivir, están modificando las cadenas de abastecimiento, dotándolas de una dinámica en el manejo de la información que cambiará la relación tradicional de los negocios en ella. Hoy escuchamos hablar de cloud computing y las aplicaciones mobile y ya no es difícil imaginar que esta evolución tendrá un impacto en las operaciones logísticas que desafiará constantemente nuestra imaginación, y se convertirá en los próximos años en el factor de diferenciación competitiva para aquellos que logren aplicarlas exitosamente a sus plataformas de negocio.

4 y 6. Desde la crisis de 2008, se observa una tendencia que potencia las economías regionales y ha puesto a Latinoamérica ante una oportunidad única, con un socio regional de clase mundial como Brasil que seguramente ayudará a que el resto de la región siga creciendo. Pero está claro que para que ello suceda en forma sostenible hay que hacerlo con eficiencia, y ello estará atado al desarrollo de la infraestructura logística regional, donde como venimos sosteniendo en ARLOG durante los últimos años, existe la necesidad de una toma de conciencia para que la logística sea tratada por los gobiernos de la región en base a políticas de estado, que alíen sus necesidades de infraestructura con una visión complementaria y ajustadas a las capacidades necesarias para el desarrollo de cada país.

5. La formación de profesionales será clave para sostener el crecimiento y profesionalización que nuestra actividad ha tenido los últimos años. No nos tenemos que olvidar que en los años noventa la logística se tuvo que nutrir de profesionales que se habían desarrollado en otras áreas, hoy ya contamos con profesionales que se prepararon y especializaron en logística y ocupan posiciones de primer nivel dentro de las estructuras organizacionales.

7. En forma creciente la sustentabilidad y responsabilidad social empresarial hoy ocupan un espacio importante en la agenda de los profesionales de la logística, pero su evolución no será posible si la pensamos como una iniciativa aislada de un sector de la organización. La logística verde será posible cuando ésta se desarrolle en organizaciones que coloquen la sustentabilidad como un objetivo superior, por encima del repago de las iniciativas que éstas generen, y en este punto obviamente también será fundamental la aparición de políticas públicas que incentiven su desarrollo.

8. En nuestro país las cadenas logísticas han mantenido una evolución constante, y en este sentido considero clave el aporte de ARLOG durante estos últimos 22 años, capacitando y formando a los logístas en todos sus niveles, acercando las "best practices" y difundiendo las últimas tecnologías que potencian nuestra actividad. Pero hoy, conscientes de nuestro rol institucional de "referente logístico natural carente de representación sectorial" debemos dar un paso más, generando el nexo entre la actividad pública y privada, para facilitar la participación activa de ARLOG en la discusión de las políticas públicas en infraestructura y en las leyes que afecten o incidan en el desarrollo de nuestra actividad, y en dicho sentido un lugar importante de nuestra agenda estará orientado a seguir impulsando, como en los últimos años, el proyecto para crear un Consejo Nacional de Logística.