DF
DIARIO FINANCIERO®
SUPLEMENTO
SANTIAGO DE CHILE
VIERNES 1 DE ABRIL DE 2022

TENDENCIAS INDUSTRIA LOGÍSTICA 2022: HERRAMIENTA IMPRESCINDIBLE PARA LA ORGANIZACIÓN

LOS TEMAS QUE PREOCUPAN A LA INDUSTRIA EN 2022



Alza de costos, precisión de envíos, crisis de contenedores, cómo incoporar más y mejor tecnología y hasta la fusión de empresas en beneficio de las operaciones son algunas de las discusiones actuales. POR AIRAM FERNÁNDEZ

Uno de los desafíos más importantes que enfrenta este año la cadena logística es cumplir con la promesa de valor en la entrega, en tiempo y forma. Es la apreciación que tiene Martín Edwards, gerente de Negocio, Depósito y Logística de Sitrans, y lo resume en que "todo es trazabilidad y cumplimiento on time, in full".

Resolver eso implica analizar variables críticas, que a su vez son dinámicas. También, buscar nuevas formas de abordar las problemáticas de calidad, tiempo y costo. Para Reynaldo Ramis, gerente de MH & Rental en Dercomaq, todo lo acontecido durante los dos últimos años ha elevado los costos de productos y, además, que tanto los tiempos de importación como los de entrega se extiendan. "Es algo que se ha tenido que manejar, y constantemente hacemos todos los esfuerzos para evitar que llegue a perjudicar a los clientes", señala.

Detrás de ese aumento que menciona el ejecutivo está el aumento de fletes, y ambos están directamente impactados por la llamada "crisis de los contenedores", que sigue afectando a la industria. Catherine Molina, fundadora de Latam Logistics Chile, dice no está claro cómo esa crisis mundial podría normalizarse en los próximos meses y que, desafortunadamente, "es probable que las tensiones en las cadenas de suministro duren hasta mediados de 2022".

¿Cómo avanzar?

Ante un escenario tan desafiante, trabajar desde otros frentes para cerrar otras brechas es una opción. Y en todos, la tecnología permea de manera importante.

"Tenemos que ser capaces de integrar todos los procesos tecnológicos que la globalización nos demanda en nuestras operaciones", dice Gianni Contenla, presidente de la Asociación de Profesionales en Logística (APLOG).

Una herramienta para elevar la capacidad de flota sin incrementar el número de camiones son los vehículos autónomos, dice Roberta Miyazaki, socia adjunta de Consultoría de Supply Chain de EY. "En Estados Unidos, los conductores pueden conducir máximo 70 horas a la semana, pero hay una escasez de conductores en el mercado. Estos factores impiden elevar la utilización de los vehículos, y es por esto que los autónomos pueden ser una solución de alto impacto", plantea, y ejemplifica lo que logró la startup TuSimple en ese país: un hito histórico con el primer viaje de un camión de carga totalmente autónomo que recorrió 80 millas en aproximadamente 1 hora y 20 minutos, sin un conductor.

La logística digital también es importante, dice Miyazaki. Ahí apunta a "una nueva generación de aplicaciones empresariales basadas en la web que permite la colaboración y la optimización, aprovechando una columna vertebral de información logística central que brinda visibilidad en toda la empresa y la cadena de suministro extendida". Las principales tecnologías son Big Data, IA, Machine Learning, Blockchain y robotización y su aporte es clave para mejorar la gestión interna de las empresas, añade Contenla.

Pero no solo eso. Miyazaki dice que la catapulta en la industria de la logística causada por el auge del comercio electrónico sigue siendo una preocupación en el sentido de cómo mejorar las gestiones, pero al mismo tiempo ha atraído "una mayor inversión de capital privado y de riesgo hacia las empresas emergentes". Y añade que una encuesta realizada por EY a más de dos mil CEOs alrededor del mundo arrojó que el 38% de las compañías de transporte esperan generar M&A en los próximos 12 meses: "Esta intención tiene como principales razones el incremento en la participación de mercado, aumentar capacidades operacionales y, por último, hacer un cambio transformacional del modelo operativo".

GRUPO DF
DF · DFLIVE · DFMAS · FD · BAZARED.cl
Directora: Marily Lüders / **Subdirectora:** Teresa Espinoza / **Gerente Comercial:** José Ignacio De la Cuadra / **Editora:** Claudia Marín / **Director Creativo y Arte:** Rodrigo Aguayo
Coordinadora: Marcia Aguilar / **Dirección** Edificio Fundadores, Badajoz 45, pisos 10 y 11, Las Condes, Fono: 23391000 / e-mail: buzondf@df.cl / **Impreso por** COPESA IMPRESORES S.A., que sólo actúa como impresor.
Se prohíbe la reproducción total o parcial de los contenidos de la publicación.



PUBLIRREPORTAJE

WORK CENTER RADIAL NOR-ORIENTE

LÍDER EN EL MERCADO DE CENTROS DE NEGOCIOS DE BODEGAS CON OFICINAS PREMIUM

Work Center da inicio a segunda etapa del proyecto Radial Nor-Oriente

Este nuevo concepto de bodega invita a las Pymes a exponerse ante sus pares y clientes a la altura de la nueva forma de hacer negocio en un mundo globalizado, donde las economías de escala son posibles al juntar las actividades de bodegaje, showroom y la administración en un mismo sitio, dando como resultado una máxima en optimización del uso recursos y de tiempo.



Los pilares que soportan los proyectos de Work Center se basan en una selección de ubicaciones estratégicas con excelente conectividad, arquitectura vanguardista, materiales nobles y preocupación extrema en la seguridad.

Durante la pandemia se estima que el E-commerce creció 119%, para 2024 se espera que las ventas online representen el 24% del total y para 2025, cercano a 35%. Para todo lo anterior las Pymes saben que deben contar con apoyo logístico de primer nivel y la ubicación es clave, WorkCenter lo sabe y está entregando soluciones de bodegas premium para ello.

Así, en asociación con Fynsa, el líder en Chile en el desarrollo de parques industriales de bodegas con oficinas Premium, Work Center está levantando el centro Work Center Radial Nor-Oriente, ubicado en Lampa, en el cruce de la Radial Nor-Oriente con la 5 norte, proyecto que se encuentra en su segunda fase (de seis), con un total de 350 bodegas insertos en un terreno de 12,5 Ha.

"La primera etapa de 76 bodegas está 100% vendida y en proceso de entrega, la etapa 2 -de 48 bodegas- fue lanzada recientemente y ya cuenta con una preventa importante. La etapa 3 y 4 -de un total de 128 bodegas- están consideradas para el año 2023; y la etapa 5 y 6, que tienen exposición a la Ruta 5 Norte, están reservadas para un proyecto mixto (bodegas con oficinas) o bien un centro de distribución", indica Andrés Uriarte, Gerente General de Work Center.

Adicionalmente, a principios de este año, en asociación con Aconcagua y la Compañía de Seguros de Vida Confuturo, Work Center adquirió un terreno de 7,6 Ha. en Pudahuel, para desarrollar Work Center Miraflores Norte, que considera construir 140 bodegas en tres fases, obra que comenzará el segundo semestre de este año siendo el primer centro destinado para la renta.

"Dado que la profundidad de mercado de este tipo de bodegas es aún alta en Chile, los socios de Work Center se encuentran analizando diferentes oportunidades de inversión en Santiago y regiones de la mano de asociaciones con distintos inversionistas privados e institucionales, para así proyectar su crecimiento de los próximos cinco años", comenta Andrés Uriarte.

WORK CENTER
RADIAL NOR-ORIENTE

BODEGAS PREMIUM CON OFICINA

WORK CENTER MIRAFLORES
WORK CENTER COSTANERA
WORK CENTER VESPUCIO
WORK CENTER MIRAFLORES NORTE

RESERVA AQUÍ
+569 3229 1954
SALA DE VENTAS Y PILOTO
AV. EL ALFALFAL 471, LAMPA
work-center.cl



Las imágenes y textos contenidos en este aviso fueron elaborados con fines ilustrativos y no constituyen necesariamente una representación exacta de la realidad. Lo anterior se informa en virtud de lo dispuesto en la Ley N° 19.472. *Metraje y precio desde corresponden a unidad 174 del proyecto Work Center Radial Nor-Oriente con su máximo descuento aplicado, disponible al 22/03/2022. **Consulte al ejecutivo de ventas la disponibilidad, características de las unidades, condiciones y descuentos especiales.

lunia lifetime spaces · Cca Internacional · FYNSA finanzas y negocios

EL IMPULSO A LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL QUE LA PANDEMIA SELLÓ EN EL SECTOR



La mayor exigencia por un servicio de calidad gatilló un mayor uso de la automatización y otras tecnologías, las cuales han mejorado la eficiencia y operatividad de la logística.

POR FRANCISCA ORELLANA

Al igual que muchas industrias, la logística aceleró con fuerza su transformación digital producto de la pandemia, incorporando a sus procesos tecnologías como data analytics, robótica, inteligencia artificial y automatización de procesos, de manera de aumentar la eficiencia operativa de las empresas.

Roberta Miyazaki, socia adjunta de Consultoría de Supply Chain de EY, explica que durante 2020 y 2021 en la industria logística quedó en evidencia la poca resiliencia de las empresas, "que se vieron forzadas a mejorar sus cadenas de suministro incorporando nuevas tecnologías, flexibilizándolas y generando alianzas para responder a sus necesidades". Este año, acota, hay un escenario normalizado, pero con alta demanda de logística y transporte, en especial en la última milla, que debe dar respuesta de forma rápida y confiable.

Es así como el panorama empujó con fuerza el uso de nuevas tecnologías para ser más eficientes en sus procesos, sobre todo de automatización, destaca José Miguel Calzia, director de la Asociación de Profesionales en Logística (Aplog): "Es el principal factor de medición de desarrollo logístico que ha impulsado la pandemia con el objetivo de potenciar la última milla, y que tiene que ver con la trazabilidad de los productos".

Saber cuándo y cómo llega mi producto son cambios relevantes incorporados, añade Calzia. "El nivel de inversión ha sido muy importante, al igual que infraestructura y procesos, como la adquisición de

PUBLIRREPORTAJE

EXITOSA COLABORACIÓN ENTRE UNIVERSIDAD Y EMPRESAS:

Desarrollan en Chile software de optimización de inventario con exitosos resultados en empresas de 4 países

DEMAFRONT
DECISION MAKING FRONTIERS

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO

Comisión Nacional de Acreditación 7 DOCENCIA DE PREGRADO GESTIÓN INSTITUCIONAL DOCENCIA DE POSTGRADO INVESTIGACIÓN VINCULACIÓN CON EL MEDIO HASTA ENERO 2029

Los algoritmos de DEMAFRONT optimizan los principales KPI en Supply Chain y alinean las decisiones operacionales con los objetivos gerenciales.

Actualmente, y a pesar de los avances tecnológicos, más del 90% de las empresas toma decisiones de planificación de compras, producción y reposición de tiendas, usando planillas Excel y basándose exclusivamente en criterios intuitivos.

Ante esta realidad, un grupo de académicos de la Pontifica Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), con más de 25 años de trayectoria en Optimización & Supply Chain, presentó y se adjudicó un proyecto de investigación aplicada, financiado por CONICYT, empresas privadas y la propia PUCV.

La mayoría de las empresas planifica sus operaciones usando criterios intuitivos y Excel...al igual que hace 25 años atrás.

La idea de los académicos fue simple: desarrollar algoritmos avanzados de optimización y aplicarlos para resolver necesidades de Planificación de Operaciones a escala real, en empresas manufactureras y comercializadoras.

El resultado, luego de varios años de trabajo, fue un software de optimización avanzada capaz de integrarse con cualquier ERP y proponer en forma automática Planes de Compra, de Producción y/o de Reposición de tiendas o bodegas regionales. Una característica relevante de este software es que optimiza los KPI más significativos en Supply Chain: cobertura de inventario, nivel de servicio, costo logístico y eficiencia operacional. Asimismo, permite alinear las decisiones operacionales con los objetivos definidos a nivel gerencial.

El alto potencial de aplicación de la tecnología desarrollada, impulsó la fundación de DEMAFRONT (demafront.cl), spin off de la PUCV, que actualmente tiene clientes en 4 países entre los que se encuentran ICB, WOM, Empresas Viturex Ilko, Artel, Ga.Ma Italy, Coca-Cola Embonor, Viña Santa Rita, Viña Morandé, Tricolor, Qroma y otros de industrias de consumo masivo, industrial, retail y salud.

Algunos de los beneficios obtenidos por los clientes de DEMAFRONT son:

- 30% de reducción de inventario.
- 90% de diminución de quiebres de stock.
- 30% de reducción de tiempos de setup.
- 80% de disminución en las HH dedicadas a la planificación.

DEMAFRONT es un ejemplo de que en Chile es posible articular exitosamente los esfuerzos del sector privado con las universidades, para desarrollar tecnología con alto impacto en la productividad de las empresas y con el potencial de ser exportada.



centros de desarrollo más grandes con mayor automatización en cintas seleccionadoras, scanner, lectores de barras, software de seguimiento de productos en mi bodega, entre otros cambios", dice.

Erwin Codjambassis, CEO de FEX, dice que hoy se usa tecnología de punta para la optimización de rutas con inteligencia artificial (IA) de tráfico según el rango horario, se generan reportes en tiempo real de los transportistas y hay una mejor información de entrega.

> La tecnología se usa para la optimización de rutas con IA, generar reportes en tiempo real de los transportistas y una mejor información de entrega.

Acota que la exigencia de los clientes y mayor competencia ha acelerado la transformación: "Los clientes finales son cada día más exigentes y tajantes al momento de evaluar los stocks en las tiendas o las entregas en sus domicilios, lo que afecta a toda la cadena anterior, para que todo funcione adecuadamente y no existan cuellos de botella". Por ello, se están apoyando con análisis de big data para la toma de decisiones adecuadas, "IA que simplifique procesos, infraestructura para optimizar tiempos de picking y acarreo, como puede ser la robotización. Y siempre una oferta variable de transporte de última milla verde, que optimice la operación en las fluctuaciones de la demanda, ajustando así la flota rápidamente al alza en períodos altos o reduciendo sin impacto económico en períodos de baja demanda".

Oscar Baeza, consultor senior de ITrace Partners, destaca que, por ejemplo, en las industrias de minería y alimentos se han incorporado soluciones como la sistematización de la trazabilidad de productos e insumos y su ubicación. También se ha avanzado en la gestión logística de almacenaje y transporte integrada, conociendo en línea el estado de cada requerimiento y evitando la redundancia de tarea.

Desafíos

Marcos Alexandre Lopes, líder de Industry X para Accenture Hispanoamérica, agrega que este cambio tecnológico está sometiendo a las redes a una enorme presión: "Las demandas de ancho de banda, rendimiento y seguridad serán inevitablemente a medida que se requiera más conectividad".

Por ello, la llegada de la tecnología 5G viene a abrir más oportunidades de desarrollo para el sector. "Sus cualidades lo hacen muy adecuado para acelerar la logística del futuro, impulsando una logística", acota, lo que permitirá abordar una automatización más flexible en las operaciones individuales, permitiendo tomar mejores decisiones. Las firmas que ya usan 5G aprovechan la baja latencia de la tecnología, por ejemplo, para que vehículos guiados autónomos se muevan con seguridad por un entorno complejo.

Pese al progreso, se debe seguir invirtiendo, poniendo "foco en la excelencia y no en el retorno económico directo de cada proyecto tecnológico. Si se preguntaran cuál es el estándar afuera y qué nos falta para llegar ahí, el nivel de la logística en Chile sería otro", advierte Baeza.

Calzia agrega que tampoco hay que dejar fuera al capital humano: "Esta fase no es cambiar personas por tecnología, sino que potenciar a los colaboradores para utilizar esa tecnología de la mejor forma posible, con capacitación constante. Profesionalizar a los trabajadores es clave para crear un ecosistema de desarrollo".





CYNTHIA PERIŠIĆ
GERENTE GENERAL DE LA ASOCIACIÓN LOGÍSTICA DE CHILE

"SIGUE PENDIENTE CREAR UNA INSTANCIA QUE ENCAPSULE EL COMERCIO GLOBAL Y NACIONAL"

La dirigente gremial apunta que un Ministerio de Logística y E-commerce, o en su defecto una secretaria, es una tarea pendiente desde hace 12 años. También cree que la planificación de la infraestructura, digitalización y legislación están en la lista de temas por resolver para fortalecer el desempeño de la industria. POR AILYN HIDALGO

Para fortalecer el desempeño y crecimiento de la industria logística, Cynthia Perišic, gerente general de la Asociación Logística de Chile (ALOG), señala que "sigue pendiente crear una instancia que encapsule el comercio global y nacional". Considera que es una tarea pendiente desde hace 12 años, cuando desde la Cámara Nacional de Comercio Servicios y Turismo de Chile se propuso la creación de un Ministerio de Logística y E-commerce, o una secretaría, que abarcara todo lo relacionado al transporte, almacenaje, distribución y bodegaje.

"La idea es que exista un ente gubernamental que se encargue específicamente del tema logístico, para trabajar en iniciativas tanto del mundo privado como del público, y abarcar el transporte aéreo, marítimo y ferroviario. Pero esta propuesta sigue durmiendo, después de haber hecho un estudio de factibilidad con la Universidad de Chile, hace al menos nueve años", precisa.

Además, plantea que ante el crecimiento del 600% del comercio electrónico en los últimos dos años de período pandémico, los desafíos también se elevan y se hacen más necesarias "otro tipo de reglas, señales e infraestructuras que podrían, eventualmente, gestionarse de una forma más ágil a través de ese ministerio".

En torno al desarrollo ferroviario, considera que el sector está "al revés", porque ante las problemáticas, esperan que alguien más haga algo: "Siempre pensamos en pequeño. Aquí todo se importa y todo se exporta. Esta es la discusión de fondo, cómo nos planteamos de cara al futuro y no a corto plazo, de aquí a los próximos 50 años", afirma.

> "Siempre pensamos en pequeño. Aquí todo se importa y todo se exporta. Esta es la discusión de fondo, cómo nos planteamos de cara al fuaturo y no a corto plazo, de aquí a los próximos 50 años", afirma.

También es crítica sobre el sector marítimo portuario, y dice que ahí llevan nueve años discutiendo sobre el megapuerto de San Antonio, y aún están parados por el proyecto del ferrocarril. "No nos ponemos de acuerdo. Necesitamos planificar a 50 o 60 años. Planificamos solo a diez, y nos pasó con el nuevo aeropuerto, que cuando aún no lo terminan, ya es chico. Hay que coordinar realmente con las autoridades pertinentes. Por más que los privados inviertan, y quieran emular lo que pase afuera, si no hay alguien que dicte bien la norma, no vamos a salir adelante", advierte.

Evolucionar en digitalización

Sobre otros temas por resolver, la dirigente gremial categoriza la digitalización y y la seguridad como desafíos por resolver. Y añade que en materia de legislación, "nos falta avanzar en iniciativas como el reconocimiento facial. No usamos la tecnología para evitar ilícitos y cruzar datos con los organismos competentes para salvaguardar a las personas".



LATAM Logistics Chile

International Freight Forwarder
Transporte de carga internacional

Sea Freight Service
Air Freight Service
Land Freight Service
Custom Clearance
Trading Service



(56-2) 26321527 +56998424005
Wechat: chile_latamlogistics embarcadora@latamlogistics.cl www.latamlogistics.cl

PUBLIRREPORTAJE

WWW.ITRACEPARTNERS.COM

ITrace Partners

ITrace posibilita dar un salto en productividad y lograr un control total de la operación

Soluciones de clase mundial orientadas a la gestión de procesos, trazabilidad, logística de carga y pasajeros.

ITrace es una consultora de inteligencia de negocios con presencia internacional enfocada en entregar soluciones de procesos y tecnología para las empresas insertas en la cadena de abastecimiento.

Sus áreas de especialidad son:

- Diseño de sistemas de trazabilidad para productos e insumos
- Soluciones de captura automática mediante RFID para trazar y localizar cajas y pallets
- Modelamiento y rediseño de procesos logísticos y de transporte
- Implementación de software world-class para logística y transporte de carga

El desafío de sus clientes es sostener el crecimiento de su producción y sus ventas en un escenario de costos que van al alza de manera significativa. Para ello, el valor que entrega ITrace es posibilitar alcanzar las metas de producción mediante proyectos que permitan dar un salto en productividad y lograr un control total de su operación.

ITrace tiene partners tecnológicos de primer nivel que apoyan con su conocimiento y servicio en los proyectos que llevan a cabo.



Trazabilidad y captura automática mediante antenas. Control de producción, almacenaje, despacho y recepción cliente/puerto (exportación). En la imagen: control en el despacho.

PUBLIRREPORTAJE

SKC, FILIAL DEL HOLDING SIGDO KOPPERS

SK Comercial entra de lleno en la Electromovilidad

Ofreciendo un competitivo line up de Soluciones en el segmento de Transporte y Operaciones Logísticas Warehouse más Sustentables y Cero Emisiones.

La empresa SKC trabaja en conjunto con sus fábricas Toyota, JMC y Golden Dragon para definir su estrategia de Electromovilidad. Estas marcas, como líderes de mercado en el mundo, traspasan su experiencia y conocimiento para disponer en Chile productos - servicios de alta calidad y diferenciación, tanto para el segmento del Transporte Eléctrico, con productos de última milla y buses, como también para el negocio logístico, con arriendos y venta de maquinaria eléctrica al interior de las bodegas.

Transporte Eléctrico

Destaca JMC EV, quienes eligieron a Chile como su primer mercado de exportaciones fuera de China, lo que permitió a SKC ser la primera en homologar y vender un camión EV en el país. Toda esa experiencia hoy le permite liderar exitosamente el mercado chileno como N°1 en ventas de Camiones Eléctricos, con un 83% de participación de mercado en 2021.

JMC ha demostrado un compromiso muy potente en el desarrollo de la Electromovilidad en Chile, apoyando a SKC a ser pionera en el desarrollo de estas tecnologías verdes para la región, con un trabajo cercano y analizando nuevos y mejores productos. Así, esta semana se contó con la visita de Mac Mao, Gerente JMC para América; Vicent, Gerente de Post Venta JMC para América; y Neo, Gerente Comercial JMC para Colombia.

"La industria del Transporte y las empresas demandantes de este tipo de servicios, está experimentando una transformación hacia soluciones cada vez más sostenibles y sustentables. Todo lo anterior hace ver que existirá un mayor apetito por este tipo de vehículos", comenta Gonzalo Labbé Jaramillo, Gerente General de la División de Transporte e Insumos de SKC.



Mac Mao, Gerente JMC para América; Gonzalo Labbé Jaramillo, Gerente General de SKC Transporte e Insumos; Juan Ramón Caulier, Subgerente de Vehículos Livianos y Camiones; Vicent T., Gerente de Post Venta JMC para América; y Neo, Gerente Comercial JMC para Colombia.

En tanto, el Subgerente de Vehículos Livianos y Camiones JMC, Juan Ramón Caulier, asegura que "la incorporación de la Electromovilidad apoya la disminución de la huella de carbono. El JMC EV es una gran alternativa para disminuir los costos operacionales y contribuir al medio ambiente, gracias a su tecnología y modelo sustentable, con ventajas en centros logísticos de nuestro país".

En esa misma línea, desde 2021, SKC representa a Golden Dragon, marca líder en China en fabricación de Buses. Actualmente, cuenta en el país con el primer prototipo eléctrico para Transporte Público Regional, el que se distingue por su calidad y construcción. Además, tiene 8,9 mts. de largo, lo que permite hasta 61 pasajeros de capacidad.

Equipos Warehouse Toyota

Asimismo, SKC destaca tres líneas de equipos Warehouse de su representada Toyota, los que pueden brindar grandes beneficios a la productividad y continuidad operacional de los procesos.

La primera, es la línea Toyota 8FBRE de grúas eléctricas Reach para pasillo angosto, diseñada para el almacenaje a gran altura y la optimización de los espacios. Le sigue la gama de apiladores Toyota de las líneas SPE & SWE, orientados a brindar más movilidad en espacios reducidos con una altura de hasta 6 m. Finalmente, sobresale la línea Toyota LPE de transpaletas eléctricas que acortan sustancialmente los tiempos de trabajo.

"Todas estas líneas de equipos están disponibles con opción de batería de litio, que se caracterizan por tener tres veces más vida útil que una batería común, brindar un 30% de ahorro en consumo de energía y ser amigables con el medioambiente", señala Marcelo Dañobeitia, Gerente Comercial de Equipos y Soluciones Logísticas SPA.



Más información en www.skc.cl



LOS PASOS QUE LA INDUSTRIA NECESITA DAR PARA LOGRAR UNA LOGÍSTICA MÁS VERDE



Tratar las emisiones como un costo del negocio, donde una correcta gestión permitiría optimizar tanto la productividad como los resultados, sería clave para lograr un sector más sustentable.

POR PAULINA SANTIBÁÑEZ



La industria logística se ha esforzado en buscar distintas soluciones para avanzar a ser un sector más sustentable. Ejemplo de ello es el compromiso, junto a otras empresas de la industria logística, pronunciado por Amazon en 2019, que buscaba alcanzar las cero emisiones netas de carbono en sus actividades hasta 2040, idea que hasta 2021 contaba con más de 100 empresas adheridas.

Hay más iniciativas en esta línea respecto a las cadenas de suministro. La Cámara de Comercio de Santiago, junto a la Pontifica Universidad Católica de Chile, presentó este año la "Guía de Gestión para una Cadena de Suministro Sostenible" para las empresas y proveedores, una herramienta con foco en el desarrollo sostenible, que plantea los elementos necesarios para poder sentar las bases del desarrollo para una cadena de suministro más verde para Chile.

Pero pese a los diversos avances para lograr una logística sustentable, aún faltan pasos para una adopción más integral en los proyectos de la industria, ya que, según un estudio de la consultora Accenture, las cadenas de suministro generan el 60% de las emisiones CO2 mundiales debido a diferentes factores, entre ellos el más relevante es que las empresas no están aprovechando el potencial de la data para "impulsar cadenas de suministro sustentables", dice Marcos Alexandre Lopes, líder de Industry X para Accenture Hispanoamérica.

Junto a lo anterior, el ejecutivo agrega que falta una mayor conciencia respecto a la importancia de avanzar en sostenibilidad, ya que solo un "75% de los directores generales a nivel mundial dice que ha comenzado a digitalizar su cadena de valor para impulsar una gestión sostenible".

Acelerar el paso

El experto detalla el camino a seguir para poder lograr una industria logística más verde, entre lo que "se debe tratar las emisiones como un costo de negocio", en donde, al lograr una gestión eficiente de la cadena de suministro, se reducen "los cargos impositivos y los costos globales", además de mejorar el flujo de caja y crear transacciones más eficientes.

60%

DE LAS EMISIONES DE CO2 EN EL MUNDO PROVIENEN DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO.

En la misma línea, se debe tener conciencia de que la fijación de los precios del carbono, tanto a "escala micro como macro, será fundamental para abordar estas cuestiones", y así, reducir las emisiones para alcanzar los objetivos climáticos, explica Lopes, ya que "la colocación de un precio interno del carbono impulsa el progreso hacia una estrategia de bajas emisiones de carbono", dice. Con lo anterior, el experto destaca que el dinero que se recaude puede "destinarse para gastos operativos, devolverlo a los accionistas o utilizarlo para proyectos de sostenibilidad".

Mayor importancia

De acuerdo al informe Transforme y Logística 2030 de PwC, la sostenibilidad seguiría ganando influencia en los años de forma fundamental en la "realización de estudios de impacto de las infraestructuras y de métodos de propiedad basados en el valor total".

Desde esta perspectiva, se debe avanzar hacia los modelos de cero emisiones, en caso de las cadenas de suministro, dice Lopes, quien especifica en que la atención debe estar en "las emisiones indirectas de las operaciones de la empresa", ya que estas son más de "11 veces mayores que las demás". En ese sentido, las cadenas de suministros pueden abordar las emisiones de un "alcance de forma significativa y duradera", creando así, según el experto, un efecto dominó en todo el mundo.

Finalmente para conseguir una industria logística más sostenible, las empresas deben trabajar con los socios del ecosistema y los proveedores, comenta Lopes. De esta forma se podría crear un impacto sostenible a largo plazo. La tecnología es parte de los pasos a seguir para lograr este objetivo, de esta forma las empresas del sector "pueden reimaginar sus cadenas de suministro para disminuir el impacto que tienen en el planeta", afirma, al mismo tiempo que "aumentan la eficiencia de sus operaciones y, por lo tanto, el crecimiento del negocio".



PROYECTAN CONTINUIDAD DE BAJA VACANCIA EN MERCADO INMOBILIARIO LOGÍSTICO



Expertos estiman que el escenario de 2022 será muy similar al de 2021, con escasos terrenos disponibles para construcción, gracias al impulso de la última milla y el boom del comercio electrónico. Sí se sumarán desafíos en la operación, frente a la llegada de retailers internacionales. POR RITA NÚÑEZ B.

Al cierre de 2021 había un total de 138 centros logísticos en la Región Metropolitana (RM), equivalentes a un stock total de 5.478.796 m2, con una tasa de vacancia de 0,6%, según el estudio "Desafíos y oportunidades en el sector inmobiliario de logística y bodegaje", realizado por EY y Alaluf.

De esos 138, 86 eran de clase 1, es decir, centros en formato de bodega sobre 800 m2; y 52 de clase 2, o centros de bodegas de módulos flexibles, que incluyen oficinas y/o showroom, en formatos que van desde los 200 m2.

Ello indica que la RM sigue siendo el principal corredor logístico del país y que los centros logísticos tanto en formatos de bodega como de módulos flexibles "siguen aumentando a nivel de dimensionamiento", señala Willians Hernández, gerente senior de Consultoría en Supply Chain de EY.

El estudio también hace una radiografía por zonas, en este histórico contexto cuyo niveles de vacancia son comparables con los registrados en 2012 y 2013.

La zona poniente lidera la participación de mercado, con 38,% de centros clase 1; mientras que la zona norponiente tiene 32,5% de la misma clase. Para José Miguel Astete, gerente general del Área Industrial de Colliers, hoy este mercado está viviendo un boom interesante, con niveles de vacancia que hacen estable el negocio, por lo que los terrenos disponibles para construcción también están escasos. Y añade que el alza en los costos de construcción explican el aumento de valores de arriendo entre un 20% y un 40%, mientras que los cap rate exigidos por los inversionistas han ido a la baja para este tipo de producto.

Este 2022 no será diferente. Es lo que estima Roberto Picon, CEO y cofundador de Mudango.com, quien dice que en general se espera que la disponibilidad de bodegas "continúe en un nivel más bajo que la demanda".

¿Qué sucede con las regiones? Astete dice que "se pueden encontrar demandas sostenidas puntuales en algunas ciudades estratégicas como Chillán, Temuco y Puerto Montt", pero que no superan el 8% del total construido en Chile.

Pese a ello, "los grandes marketplace se han ido adaptando a las necesidades de las regiones, desarrollando en forma muy rápida en el período 2021-2022 los sites de distribución regionales", asegura Alejandro Ponce, gerente general de Industrial Property, mientras ejemplifica que hoy tanto Falabella.com y otros marketplace y operadores logísticos "están estableciendo su centros de distribución regional para cumplir adecuadamente con la promesa de entrega





de los productos en 24 horas".

Mayor competitividad

Para Willians Hernández, el mercado actual se ha enfrentado a diferentes transformaciones para ser cada vez más competitivo: diversificar los sites logísticos y acercarse a zonas urbanas para fortalecer la última milla, implementar cada vez más la tecnología y robótica en las operaciones de bodegaje en pro de mejorar la eficiencia (ejemplo claramente aplicado en los Micro Fulfillment Centers), fortalecer alianzas estratégicas con operadores logísticos, incrementar los sites logísticos tipo nodos, overflow y/o cross docking, están entre las más destacadas.

0,6%
ERA LA VACANCIA EN EL SECTOR INMOBILIARIO AL CIERRE DE 2021.

En este escenario, para el ejecutivo de EY, la relevancia de la última milla se ha posicionado como tema clave, sin descartar los desafíos de la omnicanalidad y la logística de reversa, sobre todo cuando se tiene un cliente cada vez más exigente que desea su producto de forma inmediata.

Todo está ligado también a la llegada de retailers internacionales. Tanto Mercado Libre como Walmart Chile han construido grandes centros de distribución, donde "cada decisión tomada dentro de esta instalación tiene detrás cientos de algoritmos, software e inteligencias artificiales, con la idea de reducir costos y tiempos y, a la vez, maximizar eficiencias", asegura Hernández.

Frente a eso, la presión que tienen los retailers nacionales "vuelve a ser tan intensa como a principios de la pandemia", añade el ejecutivo de EY. "No entender lo que significa ser una empresa de primera en el mundo globalizado y no tener la capacidad de adaptarse a los nuevos cambios y tecnologías en logística implicará su eventual pérdida de competitividad", advierte, en un escenario donde se proyecta que el mercado inmobiliario tenga capacidad de seguir creciendo, y por ende todo lo asociado a logística, con comunas como Pudahuel, San Bernardo, Lampa, Quilicura y Colina, que concentrarán los nuevos desarrollos.



MÁS QUE
ESPECIALISTAS
EN BODEGAS

Y CENTROS DE DISTRIBUCIÓN DE CLASE MUNDIAL

Somos Bodenor Flexcenter con mas de 25 años de experiencia, siempre adaptándonos a los nuevos desafíos. Nos encanta lo que hacemos desde la construcción de nuestros edificios a la mantención de los jardines. Estando siempre muy atentos a las necesidades de nuestros trabajadores, clientes y sus colaboradores.

Seguridad | Flexibilidad | Servicios | Conectividad | Innovación | Soporte

Av. Boulevard Poniente N°1313, Enea Poniente, Pudahuel, Santiago.

+ 56 22530 8000 contacto@bodenorflexcenter.cl

WWW.BODENORFLEXCENTER.CL

BODENOR FLEXCENTER®
PARQUES LOGÍSTICOS

PUBLIRREPORTAJE

IA PARA RESOLVER CONTINGENCIAS DE FORMA ÓPTIMA EN TIEMPO REAL

Omnix cambia las reglas del juego y genera ventajas competitivas en empresas globales

El sistema cloud utiliza las capacidades de redes neuronales e Inteligencia Artificial para orquestar los imprevistos y optimizar la cadena operacional, entregando soluciones eficientes y rentables para anticiparse al futuro en distintas industrias: Retail, Logística (3PL), Portuaria, Utilities, Telco, Smart Cities, Industrial y Salud.

Con el objetivo de entregar fluidez en la cadena operacional de grandes compañías a nivel global, Omnix es una joven empresa nativa digital que con apenas tres años de vida ya se encuentra presente en 8 países de América y Europa. A través de una red de partners e implementadores, la tecnología de factura chilena se encuentra disponible en toda Latinoamérica, Brasil, Centroamérica, México, Estados Unidos (Florida, Texas, Dallas) y Europa (Portugal y Alemania).

"Todas las compañías deben generar valor y para eso tienen que coordinar sistemas tanto internos como externos, en los cuales pueden surgir imprevistos, por lo que es clave tener automatizados los procesos o accionar decisiones rápidas sobre la operación y ahí es donde se enfoca Omnix para orquestar imprevistos, generar fluidez en las operaciones y conectar toda la cadena de valor", explica Aaron Cassorla, CEO y Co-Founder de Omnix.

En concreto, Omnix es un sistema que automatiza procesos utilizando reglas expertas para orquestar contingencias y optimizar cadenas de valor. Es una plataforma que conecta e integra todos los sistemas internos y externos utilizados para consolidar información y tomar decisiones, de acuerdo a las capacidades operativas, permitiendo planificar y ejecutar acciones en tiempo real en todos los sistemas involucrados. Así, da visibilidad en la operación, integra todos los datos para un mejor análisis y automatiza las decisiones en las operaciones, adaptándose a diferentes industrias.



Aaron Cassorla, CEO y Co-Founder de Omnix.

Al automatizar procesos e integrar toda la cadena de valor, optimiza y anticipa fallas y desabastecimientos, desencadenando acciones correctivas y tomando decisiones en tiempo real, garantiza la continuidad.

"La única forma de poder generar cadenas más ágiles y productivas es acelerando los ciclos de decisiones y resolviendo los problemas a tiempo. Eso es posible con estas nuevas tecnologías que ya están marcando diferencias en las compañías que la están implementando", señala Aaron Cassorla.

Ahora, el nuevo desafío de Omnix es impactar con su tecnología en áreas sociales. Por ejemplo, para garantizar la entrega efectiva de donaciones, medir la huella de carbono y disminuir las emisiones de CO2, entre otras.

www.omnixcorp.com
https://www.linkedin.com/in/aaroncassorla/



En **Omnix**, hacemos fácil lo difícil y transformamos la complejidad en fluidez.



ANGÉLICA BARRÍA, DIRECTORA DE LA ASOCIACIÓN DE PROFESIONALES EN LOGÍSTICA (APLOG).

"LA FORMACIÓN ES CLAVE PARA INCORPORAR EL DESARROLLO TECNOLÓGICO Y LA LOGÍSTICA 4.0"

La falta de capital humano es uno de los desafíos para el sector logístico, y la industria está trabajando con instituciones de educación superior para encontrar las soluciones que permitan el impulso. POR AILYN HIDALGO

Son más de cinco mil los puestos de trabajo que quedan cada año sin cubrirse en la industria logística. Un déficit que preocupa al sector, frente al cual, de acuerdo con Angélica Barría, directora de la Asociación de Profesionales en Logística (Aplog), "la formación es una pieza clave para incorporar el desarrollo tecnológico y generar planes estratégicos alineados con la logística 4.0".

Barría explica que esta problemática se debe a que los perfiles requeridos exigen la educación media completa, y las dificultades para reclutar trabajadores varían desde el bajo interés por las condiciones laborales, hasta una alta competencia en el sector. "Falta preparación técnica en comercio y derecho internacional, habilidades y competencias como trato con el cliente y manejo del inglés. Además, en empresas de logística que operan dentro del territorio nacional, existe dificultad para encontrar asistentes contables, programadores logísticos, conductores de carga profesionales, y técnicos en mantención", precisa.

Desde esta línea, detalla que Aplog está trabajando en conjunto con las universidades San Sebastián, Mayor, Andrés Bello y Valparaíso, y con institutos profesionales como Duoc UC, Inacap, AIEP e IACC, para incrementar la capacitación del personal y adaptarse a las transformaciones que dejó la pandemia.

> "Los cambios se deben al mayor dinamismo en el comercio global, la escasez de contenedores y a la capacidad de transporte de los barcos, que deben hacer largas esperas en los puertos de todo el mundo para ser atendidos"

"Los cambios se deben al mayor dinamismo en el comercio global, la escasez de contenedores y a la capacidad de transporte de los barcos, que deben hacer largas esperas en los puertos de todo el mundo para ser atendidos", asegura, lo que obliga a requerir más colaboradores y prestadores de servicios.

Nuevas tendencias

Barría dice que también es pertinente realizar modificaciones a la formación profesional, de manera que futuros egresados de Técnico en Logística puedan orientar sus trayectorias a lo que ofrecerá el mercado en los próximos años, "como gestión de compra y abastecimiento, manejo de inventarios, almacenamiento, transporte, distribución, logística internacional, comercialización, importación y exportación, que son las áreas más demandadas", subraya.

Asimismo, opina que "las empresas requieren expertos que sepan operar bajo las nuevas tendencias, como el diseño y gestión de cadenas de suministro complejas, el establecimiento de relaciones de comakership (asociaciones para la ampliación de las relaciones entre proveedor-comprador), la sostenibilidad medioambiental, la gestión de la logística inversa y soluciones integrales".

SIX EXTRAPORTUARIO

www.sixextraportuario.cl / contacto@sixextraportuario.cl

ARICA - SAN ANTONIO BAJO - SAN ANTONIO ALTO (NUEVO - VALPARAÍSO



COMERCIO ELECTRÓNICO: LOS NUEVOS DESAFÍOS PARA LA INDUSTRIA



Mientras las ventas en los canales digitales siguen al alza, los actores de la cadena de suministro están incorporando tecnología para mejorar sus tiempos de entrega y su relación con el medio ambiente.

POR FABIOLA ROMO

Según un estudio desarrollado por Euromonitor para Google, el comercio electrónico en Chile crecerá un 32% en los próximos cinco años, pasando a representar el 21% del crecimiento total de las ventas en retail en el país.

Y es que, de acuerdo a datos de la Cámara de Comercio de Santiago, un 59% de los consultados afirma que al retornar a la normalidad visitará centros comerciales con menor frecuencia que antes, mientras que el 68% dice que retomará las compras en tiendas físicas, pero mantendrá también las del canal online, en tanto que un 25% asegura que se seguirá comprando solo en canales y tiendas online.

Estos datos dan cuenta de que el giro de los consumidores hacia las compras online es definitivo y que el sector logístico debe seguir aceitando sus procesos para generar experiencias positivas para sus usuarios. Y el sector ha estado trabajando para responder a las exigencias de este nuevo consumidor digital.

Según Erwin Codjambassis, CEO de FEX, el e-commerce se ha visto expuesto al impacto de la pandemia, lo que ha adelantado entre cinco y diez años la tendencia de compra. En este escenario, la logística y el e-commerce tomaron protagonismo. "Esto trajo nuevas luces del camino a seguir y que serán la tendencia en los próximos cinco años: con más y mejores

99minutos.com

The fastest shipping for online shopping



Para más información escribe a:
conversemos@99minutos.com



marketplaces; mejor experiencia y facilidad de compra; mejores precios; variedad en modalidades de pago electrónico; y una relevante preocupación por la sostenibilidad social y ambiental", afirma.

De hecho, la última edición del Barómetro Logístico de Comercio Exterior, elaborado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Fundación Chilena de Eficiencia Logística (Conecta Logística), evidenció un aumento en la cantidad de trámites electrónicos respecto del año anterior, llegando a un 76% (versus 62% del año anterior), lo que daría cuenta del esfuerzo del sector por mantener las cadenas de suministro y comercio exterior habilitadas y con mayor seguridad para las personas.

Reynaldo Ramis, gerente de MH & Rental Dercomaq, valora el papel que ha jugado la tecnología en la industria, al mejorar la seguridad de los colaboradores y también su calidad de vida. "Ha aumentado la productividad interna de las empresas (tanto de costos como de tiempos) y de toda su cadena de valor hasta, incluso, su última milla logrando otorgar una mejor experiencia a sus clientes", señala.

Medio ambiente, al centro

A juicio dl docente de la Escuela de Administración y Negocios de la carrera de Logística en Duoc UC Sede San Bernardo, Hernán Hendemane, ahora es necesario mover las cajas, más rápido, con menos daños y al menor costo posible. Pero, también con una menor emisión de CO_2.

"Tenemos una sociedad cada vez más preocupada por el medio ambiente, producto del evidente cambio climático que puede ser visto en distintos lugares del mundo", apunta el académico

Gracias al avance de la tecnología, lo anterior ya es una realidad, pues -tal como dice el docente- es común observar, especialmente en la última milla, vehículos eléctricos en zonas muy congestionadas y con muy buena autonomía, que permite cumplir con las entregas y, al mismo tiempo reducir costos y generar menos emisiones de CO_2.

Devoluciones en el ecosistema omnicanal

Cómo sintonizar la operación para una experiencia de cliente sin fricciones, es uno de los desafíos en la logística de devoluciones. Según Deloitte, los retailers deben abordar los restos en este contexto cuidando sus utilidades, mientras satisfacen las necesidades cambiantes de los clientes.

"El auge del e-commerce ha brindado oportunidades históricas para que las empresas lleguen a más clientes vendiendo productos en línea. Sin embargo, a medida que aumentan las compras en línea, también aumentan los desafíos de administrar las devoluciones. Los artículos comprados en línea ahora tienen tres veces más probabilidades de ser devueltos, en comparación con las compras en la tienda y los desafíos del proceso de devoluciones (logística inversa) aumentan junto con el volumen de devoluciones", señalan en Deloitte.

La logística inversa se refiere al proceso de gestionar las devoluciones de productos de los consumidores a los vendedores, fabricantes y proveedores. "Sin alinear las estrategias y los procesos de logística inversa, las organizaciones pueden sufrir importantes costos de inventario, flete y mano de obra, así como depreciación del producto y pérdidas de recuperación. Los puntos débiles en torno al inventario, el servicio al cliente, las ventas, la entrega y la disposición de mercancías se intensifican a medida que los minoristas buscan soluciones", explican en la consultora.

El gran reto, añaden, es "comprender la dinámica detrás de cómo, cuándo y por qué los clientes devuelven los artículos". De esta manera, se podrán minimizar los volúmenes de devoluciones y maximizar la experiencia del cliente.



COMUNIDADES LOGÍSTICAS: CÓMO IMPACTAN EN EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA

Con el objetivo de visibilizar, discutir, solucionar brechas locales y generar representatividad regional trabajan las comunidades logísticas del país. Una de ellas es aeroportuaria y aportan en el impulso del desarrollo de la logística y el comercio exterior.

POR RITA NÚÑEZ B.

Instancias de colaboración que sirven para generar el consenso entre los actores de la cadena logística-portuaria y también para discutir problemáticas locales. Así define a las comunidades logísticas Cristofer Aranda, director de la Asociación de Profesionales en Logística (Aplog), subrayando cómo a partir del trabajo conjunto logran que se cierren brechas para toda la industria.

Citando a la CEPAL, Aranda añade que son "una herramienta de gestión y coordinación colectiva entre actores claves, la que comprende al conjunto de entidades públicas y privadas representativas de la zona de influencia de un puerto que tengan relación directa respecto al desarrollo de las actividades y servicios portuarios".

Hoy existen 12 de estas comunidades en distintos lugares de Chile, 11 de las cuales son portuarias. La restante se conformó como la primera Comunidad Logística Aeroportuaria de Latinoamérica, asociada al Aeropuerto Arturo Merino Benítez y en 2020 fue oficializada por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y liderada por su Programa de Desarrollo Logístico.

"La gran importancia que tiene el desarrollo de las comunidades logísticas para el fortalecimiento de la industria en general se debe a que son instancias fundamentales para visibilizar, discutir y solucionar brechas locales y, al mismo tiempo, generar representatividad regional, lo cual es fundamental para el desarrollo de industrias clave para el país, como la logística y el comercio exterior", asegura el director de Aplog.

Para Marcos Alexandre Lopes, líder de Industry X para Accenture Hispanoamérica, estas instancias de colaboración entre los diferentes actores de la industria tienen "gran importancia para compartir buenas prácticas y hacer una medición continua sobre el avance del sector en diferentes aspectos".

Sobre cómo trabajan, María Pilar Larraín, gerente de la Comunidad Logística San Antonio (Colsa), creada en 2010, precisa que "día a día estamos en contacto con los distintos actores resolviendo contingencias y comunicando información valiosa en forma oportuna, además de desarrollar proyectos estratégicos en beneficio de todos, como por ejemplo, PCS (Port Community Systems), estándares operativos y acuerdos de producción limpia".

El valor de la asociatividad

La industria portuaria tiene asociada una gran complejidad, producto de los diferentes actores que la componen y los procesos ligados a ella, por lo que "surge la necesidad de asociarse para enfrentar los grandes desafíos del comercio internacional", comenta Álvaro Cepeda, director de Ingeniería Civil Industrial de la Universidad Andrés Bello.

En eso están desde la década de los 80, cuando la asociatividad público-privada empezó a posicionarse como tendencia, precisamente en el Puerto de Hamburgo, "con el fin de poder facilitar el comercio internacional con la primera ventanilla electrónica de comercio internacional, y luego han seguido los PCS para encadenar los procesos comerciales de los puertos", cuenta el académico.

Las comunidades logísticas están integradas por distintos representantes de servicios públicos y privados del sector, entre los que se cuentan operadores portuarios, aeroportuarios y logísticos, transportistas terrestres, aéreos y navieros, junto a otros actores que participan en las cadenas logísticas.

Esta asociatividad es crucial para que el sector "avance hacia la inteligencia operativa y, por lo tanto, sea un actor clave en el impulso del crecimiento del país", sostiene Marcos Alexandre Lopes, mientras añade que ambos sectores deben estar "100% alineados para generar políticas y acciones que permitan alcanzar ese objetivo".

Por su parte, Cepeda precisa que, si bien la arista tecnológica es muy importante hoy, "la coordinación de acciones de gestión, representatividad y comunicación público-privada también lo son, y es por lo que las comunidades portuarias cobran valor".

Algo con lo que coincide la gerente de Colsa, para quien "es gravitante" trabajar coordinadamente con los servicios fiscalizadores SAG, Aduana y Autoridad Marítima en la cadena logística portuaria e cómo se planifica el crecimiento futuro de sus capacidades tecnológicas, físicas y de recursos humanos.

A juicio de Cristofer Aranda, también es importante destacar que la asociatividad público-privada "impulsa las articulaciones con la academia, ya que desafía a que existan instancias de trabajo en conjunto entre los actores, la cual hace que favorezca la competitividad de nuestros puertos".



12

COMUNIDADES LOGÍSTICAS EXISTEN EN DISTINTOS LUGARES CHILE. LA MAYORÍA SON PORTUARIAS.

CRÉDITO COLSA

PUERTOS 4.0: EL CAMINO QUE VIENE PARA LA DIGITALIZACIÓN DE LA LOGÍSTICA PORTUARIA



Para los expertos, el desarrollo digital de las comunidades portuarias ha sido heterogéneo, pero coinciden en la búsqueda de eficiencia, en lo que la gestión documental y la integración entre actores es clave.

POR FRANCISCA ORELLANA

A nivel mundial, hay una serie de disruptores, como pandemias y conflictos geopolíticos, que han ocasionado transformaciones en la logística portuaria. "Chile no escapa de ello, modernizando la infraestructura de los puertos, equipos y la digitalización de las operaciones", destaca Roberta Miyazaki, socia adjunta de Consultoría de Supply Chain de EY.

En ese sentido, el avance más destacado es la implementación de tecnologías como son los "Port Community System", una plataforma que conecta la logística de comercio exterior de distintos operadores y que facilita las operaciones. "Han sido incorporados cada vez más por los distintos terminales. Y la gran estrella del proceso de digitalización está dado por la Ventanilla Única Marítima (Vumar), una plataforma que gestiona las operaciones de naves y puertos permitiendo una integración importante entre actores nacionales e internacionales", destaca Daniella de Luca, directora de la Asociación de Profesionales en Logística (Aplog).

Álvaro Cepeda, director de Ingeniería Civil Industrial de la Universidad Andrés Bello, acota que el desarrollo digital de las comunidades portuarias ha sido heterogéneo, ya que así como algunos han desarrollado estas plataformas, otros se han enfocado en, por ejemplo, "tecnologías para medir volúmenes de carga en línea, posicionamiento de camiones, interconexión de datos".

De Luca agrega que si se busca "la eficiencia de las operaciones en toda la cadena de suministro que emanen de las operaciones logísticas portuarias, la clave es contar con plataformas que faciliten las operaciones, la gestión documental y por sobre todo la integración entre los actores". Por ello, dice que el desafío hoy es el desarrollo del Smart Port 4.0 y la interoperabilidad, donde los actores puedan interactuar con una sola plataforma.

Para Cepeda es necesario "homogeneizar las capacidades tecnológicas de los diversos puertos del país, junto con la transferencia de capacidad al capital humano que utiliza y utilizará las diversas tecnologías disponibles".

Por ello se debe dar impulso a la internet de las cosas (IoT), acota Marcos Alexandre Lopes, líder de Industry X para Accenture Hispanoamérica, lo que permitirá analizar en detalle, por ejemplo, cada pieza de los equipos, de forma continua y en tiempo real o sensores integrados que ofrezcan una visión individualizada de las prácticas de mantenimiento en toda la terminal.

Oscar Baeza, consultor senior de ITrace Partners, agrega que los sistemas deben estar preparados para intercambiar información con las plataformas de los socios logísticos, automatizar envío de información, notificaciones y reportes de estados. "La documentación de comercio exterior es extremadamente compleja y debe gestionarse con sistemas que se integren entre sí. Vemos que actualmente gran parte de la información se intercambia vía correo electrónico. Eso es muy ineficiente y lleva a frecuentes errores", asegura.

PUBLIRREPORTAJE

COMUNIDAD LOGÍSTICA DE SAN ANTONIO (COLSA)

Trabajando por una relación sostenible y virtuosa entre Puerto y Ciudad

Como canal de acción, comunicación y coordinación en contingencias que afectan el desempeño de la cadena logística, entre sus hitos más importantes está el Acuerdo de Producción Limpia Portuario; la creación del Consejo Logístico Portuario; y Estándares operativos de los actores.

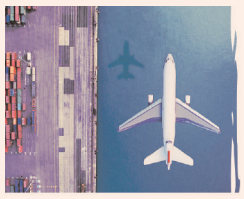


María Pilar Larraín, Gerente Comunidad Logística de San Antonio (Colsa).

La Comunidad Logística de San Antonio (Colsa) representa a la cadena logística de comercio exterior de Puerto San Antonio y reúne a las principales empresas marítimas, portuarias y logísticas que en un trabajo colaborativo buscan hacer más eficiente y competitiva la industria, cuidando el desarrollo armónico de la ciudad puerto y el cuidado del medio ambiente.

Para su Gerente, María Pilar Larraín (pilar.larrain@colsa.cl), el mayor desafío de Colsa es promover la mejora continua a través de la coordinación, comunicación y colaboración de todos los actores que intervienen en la cadena logística de puerto San Antonio; así como la digitalización, innovación y tecnologías; la formación y desarrollo de Capital Humano; y los mecanismos de resolución de conflictos; además de la relación virtuosa entre Puerto y Ciudad (sostenibilidad); y el gestionar los requerimientos de infraestructura para soportar la demanda de comercio exterior.

www.colsa.cl



SPARX logistics





SPARX logistics Chile:
Camino El Alba 8760, of. 804
Las Condes, Santiago / Chile

sales.chile@sparxlogistics.com
www.sparxlogistics.com

Las operaciones portuarias son complejas y comprenden múltiples partes interesadas a lo largo de la cadena de valor, que trabajan juntas para maximizar su eficiencia, en lo que el tema medioambiental está generando una serie de desafíos. POR PAULINA SANTIBÁÑEZ



DESAFÍOS PARA UNA LOGÍSTICA PORTUARIA Y AEROPORTUARIA SOSTENIBLE

La gestión sostenible de las cadenas logísticas busca que los procesos se desarrollen atendiendo en forma equilibrada los aspectos económicos y medioambientales, decisiones que son de carácter voluntario.

Ejemplo de ello son los resultados del primer Mapa de Certificaciones, entregado por la Cámara Marítima y Portuaria, que identificó los reconocimientos obtenidos por distintos organismos en el sector marítimo y portuario, en los ámbitos ambiental, de seguridad y de salud.

El estudio identificó más de 20 certificaciones extranjeras y chilenas obtenidos por puertos locales y navieras internacionales, entre las cuales una de las más frecuentes fue la norma ISO 14.001, cuyo objetivo es implementar un Sistema de Gestión Ambiental (SGA), así como también diversos acuerdos de producción limpia.

Desde lo aeroportuario, el informe Obras Públicas para el Desarrollo 2020 presupuestaba la búsqueda de nuevas tecnologías sustentables para ese sector.

Pese a los avances, hay numerosos desafíos por resolver. Marcos Alexandre Lopes, líder de Industry X para Accenture Hispanoamérica, explica que existen diversos aspectos que retrasan el cumplimiento de los objetivos de sustentabilidad, entre ellos los "múltiples fabricantes y proveedores; múltiples soluciones y datos aislados; existe una visibilidad limitada de la data que dificulta el mantenimiento de los equipos y su utilización", así también, como la colaboración limitada que conduce a activos ociosos, los retrasos en las cargas y la congestión, que afectan en el foco sostenible.

Si bien años atrás las nuevas tecnologías eran un desafío en la industria, hoy también son una solución en lo que respecta a la sustentabilidad, dice Lopes. Un ejemplo de ello en la industria portuaria es "el Internet de las Cosas (IoT), que da a los operadores portuarios una visión de extremo a extremo, a través de la terminal", para, de esa manera, analizar en detalle el estado de las piezas de sus equipos de forma continua.

Así la implementación de nuevas tecnologías, como evolución de los desafíos, ayudaría en la gestión sostenible en aspectos económicos y medioambientales, como la digitalización de procesos y la vinculación de hardware, a través de diversos sistemas. Este proceso mejoraría la visibilidad de las operaciones permitiendo una planificación dinámica. Mientras que desde la perspectiva económica logra "optimizar el uso de los activos, reducir la congestión y mitigar muchas de las ineficiencias actuales", dice Lopes, lo que, tiene un impacto positivo en el medio ambiente, ya que, permite disminuir considerablemente el uso de energía y las emisiones de CO_2.





ARRIMAQ MÁS DE 40 AÑOS EN EL

ARRIENDO Y VENTA DE EQUIPOS PARA BODEGA E INDUSTRIAS

VENTAS@ARRIMAQ.COM - 600 381 5000 - WWW.ARRIMAQ.COM

BT RAYMOND Fronius FAAM RESEARCH CENTER BRAVI PLATFORMS

