

Más allá del uso de las TIC, el sector logístico requiere de leyes adecuadas

La pandemia aceleró la transformación digital de las empresas del país, como en el caso de las enfocadas en logística. Por ello, cabe preguntarse cómo va este sector en el uso de herramientas tecnológicas y cuáles serán las tendencias este y los próximos en este aspecto.

Para el director de la Maestría en Gerencia de Operaciones y Logística de la Escuela de Posgrado de la UTP, Daniel Onchi, si bien el sector logístico viene avanzando en el uso de las herramientas de tecnologías de la información y la comunicación (TIC), aún hay mucho por hacer.

“Principalmente son las empresas más grandes las que vienen incorporando este tipo de herramientas, por contar con fortaleza financiera y estar enfocados en lograr una buena experiencia y servicio al cliente”, señala.

Onchi detalla que las TIC más usadas por las empresas logísticas del país son los GPS, que permiten hacer el seguimiento del pedido.

Asimismo, refiere que las compañías utilizan los códigos de barra, que ayudan al buen manejo de la gestión de inventarios y facilitan las entradas, salidas, despachos y distribución de los productos. De ese modo, pueden atender y despachar con

rapidez, según los requerimientos que el mercado solicita.

Además, algunas empresas ya usan el **código QR**. El sector farmacéutico utiliza principalmente el RFID o la identificación por radiofrecuencia, para la gestión de almacén y stock.

“Básicamente todas estas herramientas utilizadas en el sector logístico garantizan la trazabilidad de los productos”, destaca.

En cuanto a cuáles serán las **TIC** que tenderá a usar el sector logístico en los próximos años, Onchi refiere que figuran la inteligencia artificial y machine learning, que llevan cada vez más a un proceso de automatización que asegura una buena gestión de almacenes y de distribución.

“Esto conlleva a que se minimice el error debido al factor humano, y se genere autonomía de los procesos con eficiencia y eficacia. De esta manera, se contribuye a elevar el nivel de rentabilidad que busca toda empresa, y, al final, de cara al cliente, generar productos y servicios de alta calidad y precios competitivos”, resalta.

Agrega que las compañías, sobre todo las más grandes, tienden a usar la robotización, “aunque aún está en pañales”. Este proceso ayuda en la realización de las tareas más tediosas.

Destaca como tendencia relevante el on demand, que ofrece

servicios específicos “a la medida del cliente”, y solo se paga por estos.

De igual forma, está la utilización del **big data**, que permite almacenar una mayor cantidad de data y usarla adecuadamente, considerando el número y la complejidad de información que se maneja actualmente.

“Es que no solo es almacenar, sino hay que saber usar esa información. Si optimizamos su uso, analíticamente hablando, podemos trasladarla a los clientes, agregándole valor”, indica.

Por último, está el **blockchain** (estructura matemática para almacenar datos de una forma que es casi imposible de falsificar).

“Cuanto más rápida sea la obtención del procesamiento, el análisis de la información, y que esta sea exacta, se podrán minimizar los riesgos de errores. Con ello, se pueden generar costos competitivos, no solo para los que están involucrados en esa red de negocio del sector logístico, sino también se puede trasladar ese valor al cliente”, menciona.

Leyes prioritarias

¿Pero solo el uso de las **TIC** por parte de las empresas asegura el desarrollo del sector logístico? No. Para el **presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos, Portuarios y Aduaneros de la CCL, Alberto Ego-Aguirre**, además de apostar por las

herramientas tecnológicas, se deben buscar leyes adecuadas para que el sector logístico sea más competitivo.

En esa línea, **Ego-Aguirre** refiere que es necesario tener una ley que permita que las embarcaciones pequeñas de empresas nacionales o extranjeras puedan llevar carga entre los diferentes puertos del país y así descentralizar el puerto del Callao.

“Es decir, que puedan parar en Paita (Piura), Paracas (Ica), y, cuando esté listo, en el puerto de Chancay (Huaral, Lima). Esto se llama la Ley del Cabotaje, que está mal hecha, porque no es buena para todos. Es una norma que se debe revisar”, señala.

En esa línea, **Ego-Aguirre** destaca que se debe examinar la Ley de Aduanas y su reglamento para hacerlos más ágiles, y, de este modo, agilizar las instituciones del Estado.

“Pero, principalmente, se debe hacer cumplir la ley, porque la toma de carreteras y la destrucción de bienes públicos y privados son delitos. El Estado debe decir basta. Los campesinos de la sierra, que son los principales afectados, al no poder traer sus productos a la costa, se merecen carreteras libres de polvo y paja”, señala.

Ego-Aguirre advierte que también se deben reducir los costos logísticos del Callao, teniendo en cuenta que, en el Perú, sacar un container de 20 pies del barco y llevarlo al almacén sin haberlo nacionalizado cuesta alrededor de US\$ 1.500,

mientras que en los países vecinos cuesta la tercera parte (US\$ 500).

“Cuando entren a competir puertos cercanos como Chancay y Paracas, habrá una fuerte competencia en beneficio de los usuarios. Ojo, los usuarios no son únicamente importadores y exportadores, sino todos. Y es que de bajar los costos logísticos, la carga de importación tendría un menor costo y, por ende, un menor precio de venta al público”, asevera.

Por otro lado, **Ego-Aguirre** piensa que es prioritario que entre a operar el aeropuerto de Pisco (Ica), el cual debe ser internacional.

“De esta manera, las frutas, verduras y frescos que se puedan exportar podrían salir por Pisco y no solo desde Lima”, anota.

El experto afirma que igualmente deberían incrementarse las licencias de permiso a los aeropuertos de Piura y Talara, para que manejen carga internacional refrigerada, teniendo en cuenta que actualmente todo lo traen al Aeropuerto Jorge Chávez (Callao).

“Mientras las leyes no se implementen, las licencias no se den más rápido y no se mejore el servicio, nada funcionará”, señala.

Capacidad de análisis

Frente a la búsqueda de las empresas logísticas del país de nuevas formas de mejorar sus servicios a través de soluciones tecnológicas, Trinidad Camarasa, vicepresidenta de Tecnología, Transformación Digital y Analítica de **Ransa**, señala que estas deberán tener la capacidad de procesar y analizar la gran cantidad de datos que se manejan en sus operaciones, para así tomar decisiones efectivas.

“Contar con un **data lake**, un repositorio de almacenamiento centralizado que hace uso del **big data**, será esencial”, refiere.

Camarasa explica que otras de las tendencias que implementarán las compañías locales son herramientas que usan la analítica predictiva para avizorar el futuro del negocio logístico y proyectarlo.

Cabe señalar que la directiva de **Ransa** resalta que el rol de la tecnología es protagónico y utilizarla para la innovación logística se debe basar en tres ejes fundamentales: la consolidación de la data, la gestión de procesos digitales y la integración con proveedores. “En ese aspecto, resulta importante mantener una mayor visibilidad y trazabilidad en la cadena logística para generar eficiencias”, señala.

En el caso de **Ransa**, Camarasa destaca que la implementación de soluciones tecnológicas, como el aplicativo móvil “R360”, que brinda la trazabilidad inmediata sobre el traslado de sus productos almacenados y estado de sus repartos, así como la

solución **Infor CloudSuite WMS**, que es un sistema de gestión de almacenes en la nube, entre otras, les ha permitido consolidar su data histórica y brindar información oportuna y accesible en tiempo real, así como conocer tendencias que beneficien a sus clientes.

“Así logramos generar una mayor integración operativa y de gestión con proveedores clave, manteniendo una mayor visibilidad y trazabilidad en la cadena logística”, menciona.

Lea las siguientes notas:

Alberto Ego-Aguirre: Promperú y los agregados comerciales en el exterior – La Cámara (lacamara.pe)

Alberto Ego-Aguirre: “Gobierno debe impulsar el sector aeroportuario” – La Cámara (lacamara.pe)