

NÚMERO 3/2019

DACHSER

revista

EL MUNDO DE LA LOGÍSTICA INTELIGENTE

LA RED: EL AS EN LA MANGA

LOGÍSTICA EN EL CORAZÓN
DE EUROPA



A TODA MÁQUINA

El transporte de personas y mercancías requiere no solo de fuerza y destreza sino también de fuerzas estabilizadoras.



25 toneladas era el peso de los bloques de mármol que movían los trabajadores en la Antigua Roma desde la cantera hasta las vías colindantes para su transporte. Para ello utilizaban rieles de madera que se colocaban en el despeñadero. Para guiar y frenar la bajada, se aseguraban con cuerdas gruesas de cáñamo, aunque la tarea seguía siendo de alto riesgo.



20 minutos duró, en agosto de 1628, el viaje inaugural del «Vasa», la tan esperada maravilla de la armada del rey Gustavo II de Suecia. Tras ella, el buque de tres palos se hundió en el Mar Báltico. La razón: el barco, con sus 64 cañones y contrapesos, se había cargado de forma totalmente incorrecta. Lo que se esperaba que fuera el «arma infalible» en la guerra contra Polonia pasó a la historia como una chapuza técnica de primera orden.

1825 fue el año en el que Johann Preissler publicó su «Guía y prontuario para transportistas», el primer texto conocido sobre sujeción de la carga. En él, este transportista por vía terrestre de Ilmenau, en Turingia, abogaba por una unión continuada durante la carga y por una formación práctica con vistas a mejorar la seguridad en carretera.



1959 fue el año en que se estrenó el cinturón de seguridad de tres puntos en un coche de serie. Ya lo había inventado el sueco Nils Ivar Bohlin en 1920 gracias a su experiencia en el desarrollo del asiento de eyección para aviones supersónicos.



29,75 kg pesa el metro lineal de los cables más fuertes del mundo. Se produjeron para el funicular que lleva a la Zugspitze, la montaña más elevada de Alemania. Cada uno de los cuatro cables mide 4.900 metros y tiene un diámetro de 72 mm. El tren, que se inauguró en 2017, supera una diferencia de altitud de 1.945 metros. En una cabina caben 120 personas.



80 litros es la capacidad de la «bolsa de estiba». Este invento de Dachser constituye, junto con las barras expandibles y de seguridad, una ayuda muy importante para la sujeción de la carga. El saco está relleno de desechos de películas de plástico y se aplasta y contrae entre los palés según sea necesario para llenar los espacios vacíos. Cada año, las delegaciones europeas de Dachser renuevan su pedido de 40.000 bolsas de estiba, además de unas 9.000 barras expandibles y de seguridad.

EN PORTADA

La red: el as en la manga

En vías de crecimiento con logística de red inteligente en el corazón de Europa 04

FORO

Personas y mercados: 10

Nueva calculadora del impuesto al consumo; logística del vino y noticias del laboratorio del futuro de Dachser

Ensayo: Automatización por arte de magia: sobre un eterno sueño viejo de la humanidad 14

COMPETENCIAS

Cargoplus: Una fuerte conexión: concepto paneuropeo de transporte para un especialista de alta tecnología 16

Oficios del sector logístico: De agricultor a proveedor logístico 20

Integración: Ceda el paso a la energía limpia 22

RED

Competencias de red: Noticias del mundo Dachser 26

Semblanza de una plaza: Singapur, plataforma hacia Asia 28

Logística como sistema: ¿Qué pasaría si...? Reflexiones sobre el cambio digital 32

BUENAS NOTICIAS

Intercambio juvenil: Zambia viene a Kempten 35



04



20



22



28

DACHSER eLetter
(en inglés):
Suscribirse ahora



Historias fascinantes del mundo de la logística. Suscríbese fácilmente en: www.dachser.es/eletter



Editor: DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 2, D-87439 Kempten (Alemania), Internet: www.dachser.com **Responsable general:** Dr. Andreas Froschmayer **Dirección de la redacción:** Christian Auchter, tel.: +49 831 5916-1426, fax: +49 831 5916-8-1426, e-mail: christian.auchter@dachser.com **Redacción:** Theresia Gläser, Annette Rausch, Christian Weber **Asistente de redacción:** Andrea Reiter, tel.: +49 831 5916-1424, e-mail: andrea.reiter@dachser.com **Realización general:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, D-82166 Gräfelfing (Alemania), e-mail: info@schick-kommunikation.de **Director de proyecto:** Marcus Schick **Diseño:** Ralph Zimmermann **Fotografías:** todas las fotografías Dachser, excepto gettyimages (págs. 3, 10, 11, 12, 13, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34), istockphoto.com (págs. 2, 14, 15), Thorsten Schönwetter (págs. 3, 20, 21), Ochsner (págs. 3, 24, 25), Jonas Gödde (pág. 26), Tref (pág. 6), Souriau (págs. 16, 17, 19) **Ilustración:** Ralph Zimmermann (págs. 14, 15) **Impresión:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu (Alemania) **Tirada:** 38.000/59º año **Frecuencia de publicación:** trimestral **Idiomas:** alemán, inglés, francés, español **Traducción:** Klein Wolf Peters GmbH, Múnich (Alemania). Este producto está hecho de material certificado FSC® y otras fuentes controladas.



LA RED: EL AS EN LA MANGA



Un transporte de exportación de alta frecuencia, procesos unificados y sistemas TI bien integrados son lo que distinguen a la red europea de transporte terrestre de Dachser. En este marco, Polonia adquiere cada vez más protagonismo para alegría de los amantes de las cartas y juegos de mesa de todo el mundo.

El viaje les viene de casta: tras originarse posiblemente en la China o en la India, pasaron luego por Persia y el Norte de África para llegar a Europa en el siglo XIV y desde ahí, pasando por las grandes ciudades, conquistar el mundo. Desde entonces, no concebimos el día a día sin la baraja que une personas y culturas con su divertido, sencillo y singular encanto.

Su carisma peculiar fue lo que llevó a que en 1947 se fundase la Krakowskie Zakłady Wyrobów Papierowych, la Manufactura de Papelería de Cracovia. La clave de su éxito se halla sobre todo en la fabricación de barajas de todo tipo, muchas de ellas diseñadas e impresas al gusto del cliente; y todo ello con una calidad impresionante que rápidamente hizo correrse la voz tanto dentro como fuera de las fronteras de su país. Tras la caída del Telón de Acero, la empresa se privatizó con participación del personal y desde 1997 se registró como la Krakowskie Zakłady →





El equipo directivo de Dachser European Logistics Poland

Dachser cuenta con presencia en 25 países dentro de su Business Line European Logistics, con 342 plazas propias. A ello se unen 72 plazas gestionadas por socios en doce países europeos más. Dachser responde a la todavía elevada demanda de empresas de transporte internacional con 267 servicios de transporte regular transfronterizo nuevos. En total, los clientes tienen a su disposición ahora 1.343 servicios de este tipo.

Wyrobów Papierowych Trefl-Kraków Sp. z o.o., Fabryka Kart para abreviar. Se abrió así una nueva etapa en la pasión por el juego.

«El año pasado produjimos 20 millones de barajas. Además de en Polonia, las vendemos en todos los mercados europeos y en Estados Unidos», aclara Grzegorz Skokoń, Director Customized Projects International Sales de Fabryka Kart en Cracovia. Hace siete años, el crecimiento continuo y la apertura de nuevos mercados hicieron que se cruzasen los caminos de esta empresa y de Dachser.

El fabricante de barajas y juegos aprovecha la red de Dachser para llegar desde Cracovia sobre todo a los mercados de Alemania, Suecia y Francia, destinos de más de la mitad de sus exportaciones. En el 2018 se pusieron en movimiento más de 1.200 palés. Y el volumen sigue creciendo de año en año. «Desde el principio nos convencieron el servicio rápido, la oferta competitiva y completa, así como el trato amable y colaborativo», comenta Skokoń. «Además, valoramos especialmente contar con una red europea y mundial sin fisuras en los sistemas». Cada año Dachser Poland alcanza nuevos objetivos internacionales con nuevos socios locales. Según Skokoń, esto nos abre siempre opciones interesantes.

Para acompañar el crecimiento dinámico del cliente, Dachser se fija más en la calidad que en la cantidad a la hora de organizar su red. «La inteligencia de red no significa que debamos estar presentes en el mayor número de plazas posibles. Lo importante es estar en las plazas correctas, pensar en sus interconexiones y las líneas estratégicas apropiadas», enfatiza Michael Schilling, COO Road Logistics de Dachser. Añade

que la situación es comparable a un puzzle, donde cada pieza individual al final construye una imagen conjunta, algo que queda meridianamente claro en Polonia. Desde hace trece años, Dachser está presente en el país con su propia organización nacional y ha ido avanzando hasta llegar a ser líder de mercado en transporte terrestre transfronterizo. Y todo ello sin haber constituido una red de delegaciones nacionales que cubra todo el territorio. «En su momento entramos en el mercado polaco solo con tres delegaciones», recuerda Grzegorz Lichocik, Managing Director European Logistics Dachser Poland. Hoy en día se ha llegado a nueve: Stryków, Posen, Szczecin, Breslavia, Rzeszów, Varsovia (incluso la delegación de transporte aéreo y marítimo), Danzic y Sosnowiec, cerca de Katowice. Las últimas dos plazas se dedican al cliente Fabryka Kart.

«Aquí en Polonia contribuimos al éxito de la red de Dachser con la alta calidad de nuestros servicios. Esto es posible gracias a la implicación personal de nuestra plantilla y socios comerciales, que para nosotros son como de la familia», comenta Lichocik. Dachser Poland expande permanentemente su infraestructura y las conexiones diarias para beneficio de los clientes y sus flujos de mercancías. En los últimos dos años, se ha duplicado el tamaño de las terminales y el número de conexiones directas. Precisamente se va a abrir ahora una nueva delegación en la región de Rzeszów, al sureste de Polonia. Según Lichocik: «Conseguimos una comunicación óptima y efectiva porque nos centramos en nuestros servicios de atención al cliente personalizados y nuestra amplia estructura TI, además de facilitar las interfaces con los sistemas del cliente y ofrecer un buen rendimiento en la parte material».

La especialización lleva a lo más alto

«Nos hemos especializado en el transporte de grupaje para la importación-exportación y con ello hemos alcanzado una posición dominante en el mercado local», Grzegorz Lichocik da las claves para el marcado ascenso de la organización nacional. Según él, el objetivo de Dachser Poland sería ofrecer la mejor calidad a los clientes con visión internacional. «Por ello nos concentramos sobre todo en crear conexiones internacionales, de manera que los envíos de nuestros clientes puedan transportarse con los mejores tiempos de tránsito».

Más de la mitad de todos los servicios de transporte regular de las delegaciones polacas llevan a plazas alemanas, el objetivo de la mayor parte de las exportaciones polacas. «También tenemos conexiones diarias con otros destinos muy demandados como por ejemplo la República Checa, Italia, Francia, Hungría, Eslovaquia y los países bálticos, escandinavos o ibéricos. Nuestra densa red europea, junto con la posibilidad de consolidar envíos, nos convierten en el socio ideal para empresas que estén buscando canales de distribución eficientes», indica Lichocik. La red beneficia, además de a grandes clientes como el fabricante de juegos Fabryka Kart, a otras empresas polacas de →



EN DIÁLOGO



«La calidad es la clave del éxito de la red»

«La logística acerca a personas y mercados gracias a la creación de redes». Wolfgang Reinel, Managing Director European Logistics North Central Europe (NCE) es el encargado, junto con su Business Unit, a la cual también pertenecen las organizaciones nacionales de Dachser en Europa noroccidental, oriental y meridional, de establecer la conexión entre los 18 países NCE y el resto de Europa.

Señor Reinel, ¿qué caracteriza a la red de transporte terrestre de Dachser en los países NCE?

Wolfgang Reinel: Ha ido creciendo de forma orgánica a lo largo de las décadas como interconexión amplia del transporte sistemático y chárter europeo, con una estructura homogénea de delegaciones propias, empresas conjuntas y socias para llegar a contar con una gestión inteligente, con plazos exactos, eficiencia de costes y fiabilidad. Y todo esto funciona en todo momento, también puntualmente en los festivos y los picos de temporada. Con ello Dachser se ha convertido en líder de mercado en Europa gracias a sus horarios precisos y a un transporte puntual por todo el territorio.

¿Qué une a los diferentes países y respectivos actores?

Sobre todo, es la búsqueda de la calidad lo que une a los socios de la red también en los países NCE, además de seguir desarrollando la red en su totalidad. La inteligencia de red quiere decir también que asumimos la responsabilidad por los demás, como en una familia, y que siempre buscamos la mejor solución tanto para el cliente local como para toda la red. Cada país o delegaciones de manera individual establecen soluciones logísticas individuales para sus clientes, pero en todos los casos se tocan los temas que preocupan a la red siempre en el marco de nuestros estándares y procesos. La alta calidad y fiabilidad de la red de Dachser no es solo el resultado de su arquitectura, sino sobre todo de una dirección que establece relaciones estrechas, que superan las jerarquías y se basan en la confianza entre todos los países de la red.

En los países NCE el crecimiento económico, debido al cambio demográfico, pone cada vez más de manifiesto la carencia de personal especializado. ¿Cómo se nota esto en la red?

Cada vez son más importantes los temas relacionados con las capacidades y sobre todo con el personal. Cada país NCE ha establecido en Dachser una «Agenda de RR.HH.» local. En ella se incluyen sobre todo las circunstancias específicas de cada país, las prioridades locales y el estado de desarrollo de las organizaciones nacionales en cuestión. De ella se derivan las estrategias y medidas que se adoptarán en RR.HH. según las necesidades existentes, siempre teniendo en cuenta los programas de formación continua locales y centrales. Para los

países de Europa del Este y meridional, esto significa, por ejemplo, que haya que compensar la emigración de personal cualificado desde el este hacia Europa Occidental. El desarrollo y formación del personal es una prioridad para todos los directivos y jefes.

¿Podría darnos un ejemplo?

Con gusto puedo mencionar nuestra organización nacional de Polonia, donde llevamos trabajando desde hace once años como Dachser. Desde hace muchos años tenemos una dirección de RR.HH. que funciona como un verdadero socio empresarial a nivel de gestión nacional. Todo el equipo de gestión ha reconocido como factor integral de éxito la mejora de las capacidades de RR.HH. de todo el personal de dirección. Nuestro personal de dirección polaco no solo ha interiorizado la importancia de la estrategia Dachser, de nuestros sistemas y estándares, sino que también ha establecido su estructura propia alrededor de ellos de forma coherente. Por ejemplo, ha sido la primera organización nacional que ha introducido a nivel de la dirección nacional la función de Dachser Expert Network Operations, DENO. Esta persona no actúa solo como director de procesos, sino que al mismo tiempo es director de calidad y formación para todas las medidas de formación operativas y apoya de forma clara a la dirección de operaciones y RR.HH.. En Polonia, a pesar del aparentemente difícil y fluctuante mercado laboral y con un entramado relativamente pequeño, hemos sido capaces de obtener grandes rendimientos en una estructura de red internacional y contribuir de forma determinante a la calidad de la red europea.



La nueva instalación
en Sosnowiec



El centro logístico
en Breslavia

Ph.D. Grzegorz Lichocik,
Managing Director
European Logistics
Dachser Poland



Hace tiempo que para nuestros clientes Europa es un mercado único. Por ello esperan el mismo acceso que al mercado interior

comercio electrónico y de la rama del bricolaje que envían con alta frecuencia sus envíos al extranjero.

«Hace tiempo que para nuestros clientes Europa es un mercado único», continúa Lichocik. «Por ello esperan el mismo acceso que al mercado interior». Esto no solo implica entregas seguras con tiempos de tránsito fijos, sino también un flujo de información fiable. Con unas TI unificadas, productos homogéneos y un sistema de comunicación e intercambio de datos transparente y con capacidad de interfaz, Dachser se presenta como un proveedor de servicios logísticos sin parangón en el transporte internacional con un servicio que se distingue por la rapidez, la calidad y la comodidad para los clientes.

Las personas marcan la diferencia

Desde el principio, Dachser Poland apostó por el estrecho intercambio con otras organizaciones nacionales y delegaciones en la red de Dachser europea. Esto se debe a que reconocen que el funcionamiento de la red y el éxito de todos siempre depende de cada conexión individual. «Al final la clave está en la homogeneidad de los productos y procesos, así como con en el 'sistema operativo'», comenta Grzegorz Lichocik. Y en las personas que les dan vida a todas estas cosas. «Nos esforzamos en conseguir una alta calidad en cuanto al personal, que es la base de la red y de los procesos y que ha interiorizado nuestras líneas estratégicas y los materializa de forma consistente». En una red es fundamental que cada parte sepa con todo detalle qué hacer, cuándo y cómo. Según Lichocik: «La red puede ofrecer un apoyo mutuo, pero a veces también aparecen conflictos. Por eso es fundamental que los principios de la red de Dachser sean respetados y que se reaccione con rapidez a las necesidades de las demás delegaciones».

Para apoyar de manera óptima la red de la empresa, Dachser Poland defiende en la gestión una convivencia positiva y en confianza: «Sin un equipo de directivos excelentes no podríamos haber alcanzado unos resultados tan buenos», enfatiza el Managing Director de Dachser Poland, Lichocik. Cada uno de sus compañeros de dirección tiene sus propias prioridades y talentos. «Los queremos utilizar para apoyarnos mutuamente y para poner en marcha una estrategia común». La pasión de la dirección por su trabajo se contagia al resto del personal, que con suficiente autonomía y responsabilidad propia puede tomar mejores decisiones en el día a día y con ello participar en gran medida en el éxito.

PERFIL

La Fabryka Kart Trefl-Kraków Sp. z o.o. se fundó en 1947 en Cracovia y fabrica cartas y juegos de baraja y mesa de todo tipo, muchos de ellos individualizados al gusto del cliente. Desde su fundación hace más de 70 años ha vendido en todo el mundo unos 500 millones de juegos de baraja. La empresa pasó a llamarse Krakowskie Zakłady WYROBÓW Papierowych Trefl-Kraków Sp. z o.o. en 1997 y forma parte del grupo Trefl, que se encuentra entre los mayores fabricantes mundiales de puzles y juegos de mesa.

www.trefl.krakow.pl

Enfrentarse a la falta de personal especializado

Pero no todo son buenas noticias: si bien antes era posible encontrar sin problemas personal en Polonia, esto también ha cambiado, igual que en la mayoría de los países europeos. En todas partes se nota la falta de personal especializado. Dachser se posiciona en el reclutamiento como empresa atractiva. «Ofrecemos no solo una remuneración interesante, sino también un entorno laboral que se basa en valores empresariales como el respeto, la sinceridad, la honestidad, la integridad, el espíritu empresarial y el valor para pensar de forma creativa». Desde hace años, Dachser Poland colabora con el sector de formación para animar a gente joven a trabajar en la logística ya desde las etapas escolares. «Organizamos pasantías para quien termina la secundaria y colaboramos con la Poznan School of Logistics en el establecimiento de un estudio dual. También estamos en contacto permanente con la universidad de Lodz», comenta Grzegorz Lichocik. «Esperamos que, gracias a todo esto, algunos de estos jóvenes se decidan a vincular su futuro profesional a nosotros, a ser posible de forma duradera».

El personal de Dachser no se tiene que preocupar mucho por el futuro. El Managing Director de Dachser Poland y su equipo están claramente rumbo al crecimiento. «En la actualidad, seguimos colocando piezas clave de nuestro puzle. En los próximos dos años queremos tener una conexión cien por cien directa con todas las delegaciones de Alemania». Con ello se acortarán los tiempos de tránsito y se mejorará la puntualidad de las entregas del 98 por ciento actual al 99. Lichocik añade que, al suprimirse el transbordo adicional en diferentes plataformas, bajara también el riesgo de daños.

«Además de las inversiones en infraestructuras, nos centramos en la modernización e innovación continuas. En unos años queremos utilizar, junto con nuestros transportistas, solo vehículos que cumplan con las mayores exigencias ambientales». Grzegorz Lichocik vincula a ello un objetivo ambicioso a la par que realista: «Dachser Poland pone el listón tan alto para la competencia que acabaremos siendo la primera opción para las empresas de exportación polacas que busquen velocidad y calidad. Quien gana al final son los clientes y la red de Dachser en su totalidad». De un puzle con tantas piezas diferentes, al final se obtiene una imagen perfecta.

M. Schick

MERCADO DEL VINO

In vino veritas

UN CLÁSICO EN CONSTANTE RENOVACIÓN



Veranos calientes para vinos frescos

El vino es uno de los bienes culturales más antiguos de la humanidad. La tradición obliga, dicen los viticultores. También en cuanto a las innovaciones en el cultivo de vides, algo que deleita a los amantes del vino en todo el mundo.

Su calidad depende siempre del lugar, la región y de si el clima es apropiado: hablamos del vino. Se sabe que hace ya 8.000 años, los humanos del sur del Cáucaso empezaron a cultivar vides silvestres. Los arqueólogos encontraron las pistas correspondientes en vasijas de cerámica de Georgia. El caldo de la uva habría viajado hace unos 5.000 años también hasta Egipto y luego desde ahí a Europa con sus correspondientes vides. La bodega más antigua del mundo, de unos 4.100 años, la encontraron los investigadores en la actual Armenia.

Un bien cultural y un negocio floreciente

El vino es desde entonces más que un placer, hace tiempo que es un bien cultural de primer orden: y un ramo comercial floreciente en todo el mundo. Gracias a las cada vez mejores técnicas de cultivo y de prensado de la uva con base científica, las bodegas consiguen un rendimiento creciente y una mejor calidad del vino.

De esta manera, las regiones vinícolas alemanas que hasta ahora se habían labrado fama en el círculo de expertos en vino blanco sobre todo con uvas tipo Riesling, Müller-Thurgau o Silvaner, aventajan ahora ya a los conocidos vinos internacionales como Chardonnay y potentes vinos tintos, como el Cabernet Sauvignon o Merlot, que hasta ahora se cultivaban en el sur de Francia. O la uva Syrah, originaria del valle del Ródano, en Francia, que es un cruce entre las antiguas cepas francesas Dureza y Mondeuse Blanche.

Los investigadores del vino suponen que es una nieta del Pinot Noir. Desde los años 70, la uva Syrah avanza en el mercado mundial y hoy en día se cultiva con éxito, para sorpresa de muchos amantes del vino, en el Palatinado.

Todo debe encajar

Esto sería imposible sin un gran arte viñatero. La uva Syrah es un tipo de vid que tiene fama de problemática; en la que todo debe encajar: un lugar excelente, un suelo no demasiado fértil, condiciones climáticas óptimas y dar con el momento correcto para la vendimia. Por eso es tan importante la colaboración entre la enología y la viticultura para poner en marcha innovaciones en el cultivo y la producción. En este momento, el know-how específico de los vinicultores alemanes es reclamado en todo el mundo; la influencia de la investigación en enología y producción vinícola alemana llega a Sudáfrica, Australia, California o Chile.

Para evitar que el vino se convierta solo en ciencia ya tenemos a la propia naturaleza. Los titulares recientes sonaban alentadores: el 2018 produjo «un vino del siglo» y un «año de película». Y el 2019 parece que no se le va a quedar atrás. Para la logística del vino esto significa estar hasta arriba de trabajo.



INFO

¿Qué vino con qué comida?

La búsqueda de la combinación perfecta es muchas veces bastante sencilla: los simples vinos de mesa, muy populares en verano sin nota característica de roble y con cierto grado de azúcar restante van bien con cualquier plato. En general, las comidas con mucha sal o acidez se prestan bien para combinarlas con vinos un poco más ácidos. Independiente de la comida, se aplica el principio de «lo ligero al pesado». Es decir, empezar con un vino espumoso ligero y terminar con una gota más pesada. ¡Salud!

Exportaciones de vino

COSTES BAJO CONTROL

Gracias a su calculadora virtual del impuesto al consumo de desarrollo propio, Dachser apoya a las empresas vinateras y de licores europeas a hacer sus cálculos.

A pesar de la existencia del mercado común y la unión aduanera, en el caso de las bebidas alcohólicas, Europa sigue teniendo fronteras. En cada país hay reglas diferentes para calcular el impuesto al consumo tanto en su forma como en su cuantía. «Excisecalculator», la calculadora virtual del impuesto al consumo desarrollada por Dachser, ayuda a hacerse una idea general fácil y rápida de estos costes. Tras introducir los datos relevantes, como tipo de bebida alcohólica, graduación, cantidad en litros y país de destino, la herramienta calcula de inmediato el importe del impuesto al consumo correspondiente. Con ello se eliminan las pesadas revisiones de complicadas tablas y disposiciones especiales.

«Conocemos muy bien las exigencias del ramo del vino y los licores y seguimos desarrollando nuestra cartera de servicios», comenta Alfred Miller, Managing Director Dachser Food Logistics. «Ahí incluimos la tramitación completa de temas relacionados con las aduanas y el impuesto al consumo. Con esta nueva calculadora del im-



puesto al consumo, nuestros clientes pueden obtener una panorámica sencilla: un paso más a la hora de facilitar un transporte transfronterizo de las bebidas alcohólicas». Se puede acceder a la calculadora del impuesto al consumo en alemán, inglés, francés, italiano y castellano simplemente registrándose de forma gratuita y sin compromiso en <https://excise.dachser.com>.

DEL LABORATORIO DEL FUTURO

Perspectiva

NUEVOS ESTÁNDARES PARA UN FLUJO DE DATOS EN TIEMPO REAL

Dachser investiga hoy las tecnologías del mañana. Para ello, la división de Research & Development colabora estrechamente con diferentes departamentos y delegaciones, así como con el Dachser Enterprise Lab del Fraunhofer IML y otros organismos de investigación y tecnología. En esta nueva sección presentaremos nuevas tecnologías y soluciones para el futuro.

LPWAN, NB-IoT y LTE-M: ¿No entiende nada? No se preocupe, mal de muchos, consuelo de tontos. Es bastante probable, sin embargo, que en nada se encuentre pronunciando estos términos crípticos sin problema alguno, porque en ellos está el futuro. Las llamadas redes de área amplia y de baja potencia –abreviado por sus siglas en inglés como LPWAN– son la nueva tecnología base del Internet de las Cosas (IoT). Estas radiofrecuencias y protocolos de nueva disponibilidad permiten transmitir pequeñas cantidades de datos con mayor alcance. Las LPWAN resultan así perfectamente idóneas para el uso de sensores en la logística. Entre las soluciones LPWAN más conocidas encontramos LoRa, Sigfox, además de LTE-M y Narrowband-IoT (NB-IoT).

Debería tomar nota también de estas abreviaturas: NB-IoT y LTE-M son nuevos estándares de telefonía

móvil dentro de la red LTE (4G) que hoy en día se están introduciendo en muchos países del mundo. En Alemania, sin ir más lejos, la NB-IoT debería estar disponible en todo el país a final de 2019, mientras que en los Países Bajos ya se cerró el proceso de despliegue el año pasado.

Geoposicionamiento para localización de envíos

El menor uso de energía, los mayores estándares de seguridad, así como menores costes de inversión y operativos hacen que aplicar estas nuevas tecnologías sea especialmente atractivo para el tema de localización de envíos y bienes. Mediante el geoposicionamiento, por ejemplo, se pueden determinar de forma más exacta los tiempos de llegada de los vehículos, contenedores o envíos según datos en tiempo real, de manera que se puedan planificar mejor, entre otras cosas, las capacidades necesarias para los procesos siguientes, como por ejemplo la descarga de un camión.

Una ventaja más de las LTE-M y NB-IoT: estas frecuencias de telefonía móvil nacen con vistas al futuro. Ambos estándares deberían integrarse en la subred 5G planificada para las comunicaciones masivas tipo máquina (mMTC por sus siglas en inglés). Esto nos suena a música celestial del futuro. Parece que las mMTC 5G todavía van a tardar unos añitos en estar disponibles. Sin embargo, pasarse a las LTE-M y NB-IoT resulta ineludible, dado que las redes móviles 2G y 3G que en este momento usan los sensores de geolocalización en todo el mundo van a irse desconectando poco a poco en los próximos años. Algunos países como Corea del Sur, Taiwán o Suiza ya han empezado con la desactivación. Tampoco le hace mal a nadie irse familiarizando con este nuevo mundo de conceptos.

Andre Kranke, Department Head R&D Research & Innovation Management de Dachser



La interconexión forma parte integral de vivir y trabajar



El escarabajo pelotero sabe por dónde andar

APILAR BOÑIGAS CON UNA BRÚJULA DINÁMICA

Puede que no suene de lo más apetecible, pero funciona de maravilla: al escarabajo pelotero africano (*Scarabaeus lamarcki*) le gustan las boñigas, sobre todo las de elefante, de las que forma sus prácticas bolas de estiércol antes de darles pasaporte. Para que nadie le robe su delicatessen, cada escarabajo debe hacer rodar su pelota por el camino más corto a su guarida subterránea.

Un equipo dirigido por Basil el Jundi de la Universidad Julius-Maximilians de Würzburg acaba de descubrir cómo llega a su objetivo: gracias al sol y al viento. La revista científica «PNAS» informaba de que los investigadores habían descubierto, gracias a diferentes experimentos, que el escarabajo siempre escogía la dirección en la que ir de manera que el viento le diera siempre desde el mismo ángulo; pero solo al mediodía, cuando el sol está en lo más alto. Cuando daba más plano, el escarabajo era capaz de hacer rodar sus pelotas en la misma dirección sin importar el viento.

Igual que otros insectos, el escarabajo pelotero utiliza sus antenas, y en concreto el órgano de Johnston, que se encuentra en su interior. El equipo de investigación determinó de sus observaciones que los escarabajos peloteros disponen de una especie de brújula dinámica con la cual pueden interpretar y ponderar las señales del sol y del viento de forma flexible. De esta manera consiguen la mayor precisión posible. Pero ¿qué hacen los escarabajos peloteros cuando el sol no les ofrece información útil y no hace viento? Pues orientarse por la noche gracias a la Vía Láctea, esto lo han descubierto también. Queda mucho todavía por investigar.

Logística urbana libre de emisiones

UN GRAN PESO ELÉCTRICO

Dachser ha conseguido establecer en Stuttgart, en una superficie de unos cinco kilómetros cuadrados, su primera zona de reparto de envíos de grupaje libre de emisiones. Con el eActros de Mercedes-Benz se completa ahora el mix de vehículos totalmente eléctricos para el centro de la ciudad.

El innovador concepto de logística urbana de Dachser se denomina Emission-Free Delivery; gracias a él, Dachser entrega ya envíos de grupaje en Stuttgart de manera libre de emisiones y sostenible con el objetivo de replicarlo en el futuro en otros centros urbanos. En Stuttgart, cada vehículo desempeña su papel: las ágiles bicicletas de carga eléctricas se encargan de la última milla, mientras que un compacto eCanter de tipo FUSO totalmente eléctrico de 7,5 toneladas también tiene su hogar en el centro de la ciudad. El eActros de Daimler cierra el círculo de forma perfecta y añade sus 18 toneladas totalmente eléctricas al mix de vehículos.

«La larga espera ha valido la pena», comenta Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development. «Con el eActros queremos por una parte llegar a los clientes directamente y por otra parte abastecer de envíos al microhub de Stuttgart. Desde ahí ya los vehículos más ligeros pueden hacerse cargo de la entrega en el centro de la ciudad». Tras las correspondientes formaciones e instrucciones Dachser integra el eActros en la fase de prueba que está en marcha. Como conductores, igual que pasó con el eCanter, se escogieron aprendices de conductor profesional.

Gracias a la fase de prueba, Dachser adquiere datos y experiencia sobre el mix de vehículos apropiado para la entrega de grupaje sostenible en el casco urbano. Además de en Stuttgart, en este momento se están haciendo pruebas en otros lugares como en Berlín, Friburgo, Karlsruhe, Colonia, Málaga, Mannheim, París, Tubinga y Ulm. «En nuestro caso, no se trata tanto de buscar una solución única, sino de combinar varias medidas que optimicen tanto las entregas y emisiones como las rutas y los tiempos», comenta Stefan Hohm.



El eActros y el eFuso



Cumple los sueños viejos
de la humanidad: la ingeniería



»» «Automatía» es una diosa a la que se le atribuyen acontecimientos afortunados que ocurren sin intervención humana





POR ARTE DE MAGIA

La digitalización promete una nueva era de la automatización, lo cual facilita muchas cosas pero también alimenta miedos. Un vistazo al pasado nos muestra que la preocupación de que las personas se vuelvan redundantes viene de lejos, pero hasta el momento no se ha hecho realidad.

Fueron las experiencias dolorosas de la infancia las que despertaron en Joseph-Marie Jacquard el ingenio. Ya desde niño, este hijo de un tejedor de seda nacido en 1752 en Lyon tuvo que ayudar en el taller de sus padres. En el telar se dedicaba a elevar y bajar los hilos tensados según las especificaciones del patrón. Joseph-Marie Jacquard dejó atrás la monotonía de este duro trabajo en su adolescencia para hacerse aprendiz de encuadernador, pero a los 20 años heredó la empresa de sus padres y se le metió en la cabeza reformar el taller con intervenciones técnicas.

Y tuvo éxito: en 1805 Jacquard presentó un novedoso telar que hacía redundante el trabajo de tensar los hilos manualmente. En su lugar aparece un ingenioso mecanismo: unas tarjetas perforadas que se deslizaban sobre un eje de madera. Por los orificios pasaban unos ganchos de alambre que tiraban los hilos. La máquina era capaz de tejer incluso los patrones más complicados a gran velocidad, sin fallos y de forma continua casi sin participación humana. Este invento revolucionario tuvo notables consecuencias más allá del sector textil: gracias a los sistemas de tarjetas perforadas pudieron crearse muchos años más tarde calculadoras que abrirían el camino a la era de los ordenadores.

¿Divino o normativo?

En la actualidad, Jacquard es considerado el padre de la automatización. La norma industrial UNE IEC 60050-351 definió este proceso, que vuelve a generar oposición en la opinión pública, de forma clara y en estilo telegráfico como: «Utilizar medios para permitir que se realicen funciones automáticas en un sistema». Con mucho más ornamento la describe la mitología griega que inspira el término: en su caso hablamos de «Automatia», una diosa a la que se le atribuyen acontecimientos afortunados que ocurren sin intervención humana.

Más o menos como cuando las puertas de un templo se abrieron como por arte de magia tras encender la pira sacrificial. La respuesta no era nada divina sino un autómatas diseñado por Herón de Alejandría y que usaba la sobrepresión de un hervidor calentado por el fuego. Este matemático también inventó autómatas de los que goteaba agua bendita tras echar una moneda, así como una simple máquina

de vapor. Lo más sorprendente es que, aunque estos inventos de Herón y de otros estudiosos provocaban admiración, en la Antigüedad no entraron en el mundo laboral.

Con muchísimo retraso, pero con gran rapidez desde entonces, la automatización avanza a partir del siglo XVIII. Además de inventos como las grandes obras mecánicas tipo el telar de Jacquard, también aparece la (reinventada) máquina de vapor, que pone patas arriba la lógica de producción y hace que florezca el comercio internacional: los ferrocarriles y barcos de vapor amplían cada vez más las redes de transporte. A partir de 1913, Henry Ford pone la guinda al nuevo mundo laboral en el que las personas se rigen por el ritmo de las máquinas al inventar la producción en cadena. Su nieto volvió a darle una nueva vuelta de tuerca a la automatización cuando a principios de los años 50 introdujo macro ordenadores en siete plantas para gestionar la producción.

¿Liberación o amenaza?

Ya en aquel momento, muchos expertos vaticinaban que las fábricas se quedarían sin gente, que los «autómatas multifunción» se encargarían ahora de esto y mañana de lo otro. «Nuestras máquinas liberan el espíritu humano porque asumen el trabajo rutinario y aburrido», anunciaba el director de IBM Thomas Watson en 1955. Esta empresa TI vendió en un trimestre 130 macro ordenadores. Los sindicatos alertaban entretanto de un desempleo masivo, los economistas discutían sobre las consecuencias para el estado del bienestar. El debate se asemeja al actual, donde se conjura una nueva revolución industrial –ya la cuarta– facilitada por la conexión entre máquinas e inteligencia artificial.

La preocupación de que las personas finalmente se vuelvan redundantes va en aumento. Lo que muestra en todo esto la historia de la automatización hasta ahora es que aunque algunos se ven afectados directamente por el cambio, las mejoras en eficiencia han beneficiado en su globalidad al mercado laboral. También al gremio de tejedores de Lyon, que tras la muerte de Jacquard promovieron y se organizaron con aquel ordenador primitivo suyo. La bajada radical de los precios llevó a que hubiera nuevos mercados de masas para el textil, con lo que se multiplicó el número de tejedores.

S. Ermisch



La automatización es fantástica. De esto estaba convencido el ingeniero e inventor francés Jacques de Vaucanson. En el siglo XVIII construyó maravillas como el flautista mecánico, que podía tocar él solo doce canciones. Su obra maestra, sin embargo, fue el pato mecánico. Era capaz de correr, abrir las alas y graznar. Además, gracias a un sistema de tubos, era capaz de tomar alimento y eliminarlo. Los autómatas de Vaucanson no revolucionaron en su día (todavía) el mundo del trabajo pero acabaron en gabinetes de curiosidades para la posteridad.



UNA FUERTE CONEXIÓN

De Francia a Marruecos y vuelta a empezar: el fabricante de alta tecnología francés SOURIAU lleva un año aplicando un nuevo concepto de transporte con Dachser. Por cierto, con mucho éxito.



Dachser vincula Marruecos con Europa

La conexión en bayoneta funcionaba mediante acoplamiento y fijación entre dos componentes cilíndricos. En principio se usaba para que la bayoneta, una afilada arma blanca, se pudiera ajustar a un fusil. Hoy en día, este tipo de conexión se usa de forma menos marcial para cambiar el objetivo de las cámaras, en los conectores de cable o para lámparas para usos especiales.

reestructuraciones y adquisiciones, cuenta con centros de producción en todo el mundo. Desde 2003, SOURIAU está presente en la ciudad portuaria marroquí de Tánger con una planta y una sociedad distribuidora. Los vehículos para transportar la mercancía, sobre todo conectores para la industria de la aviación, salen cuatro veces por semana de la delegación de Champagné por vía terrestre y marítima hacia Marruecos.

Desde hace 15 años, la delegación de Dachser de La Verrie es la encargada de planificar y llevar a cabo esta tarea, en estrecha colaboración con los compañeros marroquíes de Tánger. «Nuestra conexión con Dachser ha ido creciendo con el tiempo», comenta Sylvain Guittet, responsable de logística de SOURIAU-SUNBANK. Esta colabora-

ción histórica explica por qué ambos socios abrieron un nuevo capítulo en su cooperación a inicios de 2018. El objetivo común: aumentar la productividad, hacerse más eficientes y flexibles.

El nuevo sistema agrupa las mercancías de varios clientes en un único transporte. «Antes cargábamos un camión concreto que hacía la ruta de ida y vuelta entre Francia y Marruecos», comenta el director logístico de SOURIAU, Guittet. «Luego empezamos a organizar primero un viaje y luego dos por semana con la carga adicional de otras empresas». Además de reducir los costes para el transportista y el cliente, esta solución tiene ventajas ecológicas porque se aprovecha al máximo el espacio de carga.

Con la eficiencia en mente

Cuando se puso en marcha el nuevo sistema, ambos socios acordaron realizar dos recorridos por semana, pero enseguida pudieron comprobar que no era suficiente. «El tiempo medio de espera entre los dos transportes era de 84 horas. Se nos hacía eterno», comenta Guittet. Porque la premisa del especialista técnico es: Lean Management. En este momento, las mercancías viajan cuatro veces por semana entre las plantas de Champagné y Tánger. También son cuatro los viajes en sentido contrario, con lo cual hay un equilibrio en el transporte entre Francia y Marruecos. «Somos los únicos que hacemos algo así», comenta el Manager de Dachser Jean-Manuel Barre, que colabora estrechamente con SOURIAU-SUNBANK como General Manager Cargoplus Ouest & Sud Ouest. El resto de los competidores ofrecen, según Barre, como mucho dos viajes por semana: uno a mitad de semana y otro a final de la semana.

La ruta de ida y vuelta a Marruecos pasa por el puerto español de Algeciras. Ahí se carga la mercancía en barcos que entran por el puerto marroquí de Tánger Med para ser

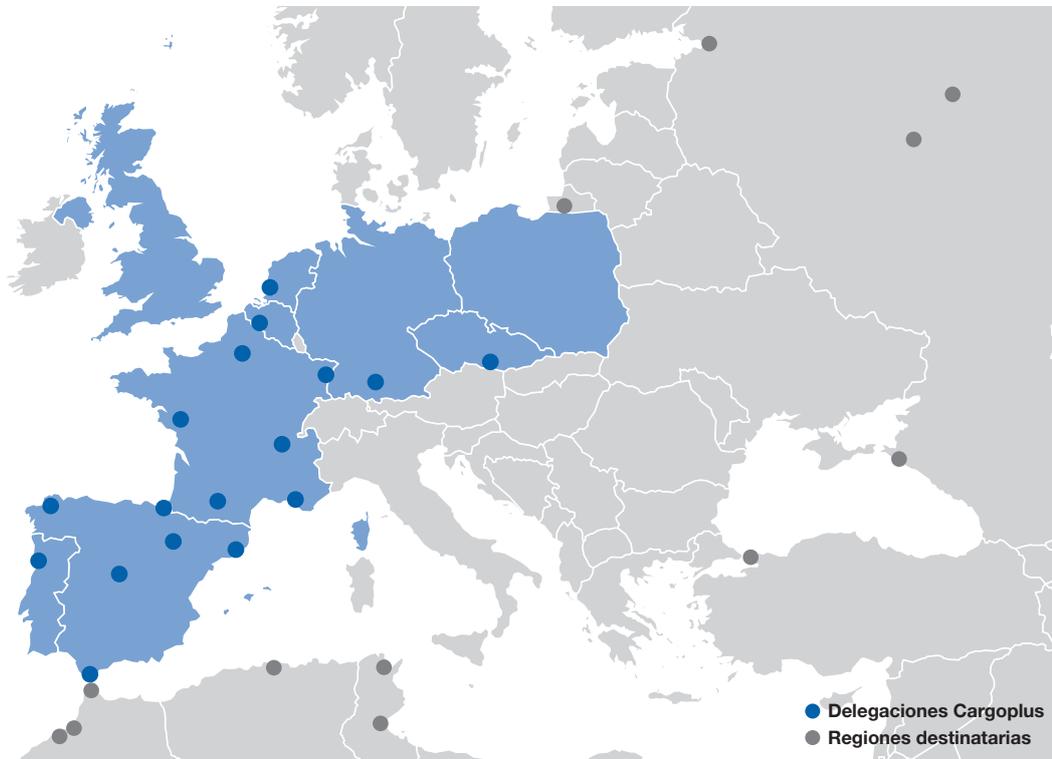
PERFIL

SOURIAU-SUNBANK Connection Technologies

En 1917, el mecánico Paul Adolphe Souriau funda en Francia SOURIAU; en la actualidad la empresa pertenece al grupo estadounidense Transdigm y desde inicios de 2019 lleva el nombre SOURIAU-SUNBANK. Las competencias base de este especialista de alta tecnología incluyen la fabricación de conectores, por ejemplo para la industria de la aviación. La central de la empresa en el mercado francés se encuentra en Versailles. En total, la empresa cuenta con 12 plazas y más de 3.000 empleados en todo el mundo.

www.souriau.com

Delegaciones de Dachser Cargoplus y regiones destinatarias



Dachser Cargoplus es un servicio de transporte terrestre internacional para clientes de toda Europa. Desde las plazas Cargoplus europeas se coordina todo el transporte de carga completa y de grupaje, así como el cargamento de proyectos en los mercados de la CEI y del Magreb, así como en Turquía. La red Cargoplus se gestiona de forma centralizada desde la división de Partner, Hub & Traffic Organization en la Dachser Head Office en Kempten.

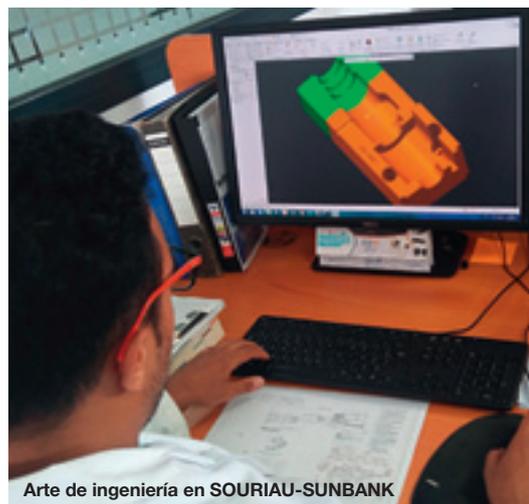
El personal de Dachser Cargoplus conoce los mercados, las costumbres locales y dominan la lengua del lugar. El contacto con las autoridades facilita una tramitación rápida y en cumplimiento con las exigencias específicas de cada país y de las normativas aduaneras.

transportada a la planta de SOURIAU en Tánger. Las conexiones que mantiene Dachser France con Marruecos son fuertes. Hace más de treinta años que se organizan transportes entre Europa y los estados del Magreb y con el paso del tiempo se ha ido constituyendo en esta zona una amplia red logística de aprovisionamiento y distribución. Las conexiones TI propias con las oficinas de aduanas de Marruecos aseguran un despacho rápido de las mercancías. Además, Dachser ofrece en Mohammedia, cerca de Casablanca, así como en Tánger, sus propias capacidades de almacenaje.

Alta tecnología para clientes exigentes

SOURIAU transporta a su planta en Marruecos sobre todo piezas para la industria de la aviación, pero a mayores estos especialistas en productos de alta tecnología provisionan a la industria aeroespacial, a empresas médicas y de la iluminación.

Al mes, Dachser transporta 140 toneladas para esta empresa y la nueva forma de colaboración iniciada hace un año ha traído una gran cantidad de ventajas. Mediante estos cuatro viajes por semana se han reducido a la mitad los tiempos de espera entre salidas. Además, según el director logístico Sylvain Guittet, se ha reducido el número de retrasos derivados del transporte. Las consecuencias:



los productos de alta tecnología de SOURIAU-SUNBANK llegan ahora más veces puntuales a los clientes. Además, el nuevo ritmo de transporte implica ventajas para el personal. «Con las dos salidas por semana, los picos de actividad se incrementaban», comenta Guittet. Ahora se distribuye de forma más equilibrada la carga de trabajo para el bienestar del personal, quien, según el experto logístico, puede dividir mejor sus capacidades. G. Schreier



OFICIOS DEL
SECTOR LOGÍSTICO

Apuesta por la fiabilidad:
John Paul Okindah

CHICO PARA TODO

Pasó de la aeronáutica a la ganadería para volver a la logística. John Paul Okindah es Jefe de Almacén de la delegación de Dachser en Chicago.

Hay cosas que se pueden planificar al dedillo y otras que... hay que tomarlas como vienen. «Así es la vida, igualito que en la logística», comenta John Paul Okindah con una sonrisa. Los cambios y desafíos no le son ajenos, pero también sabe cómo enfrentarse a ellos. «Primero reflexionar y luego actuar en consecuencia», es su lema.

Y eso practica desde hace más de un año y medio en Dachser como Jefe de Almacén este keniano de nacimiento y experimentado profesional de la logística que se encarga del almacén de la delegación de Chicago. Entre sus tareas está supervisar todos los movimientos de mercancías entrantes y salientes en el marco de la logística de contratos para el Medio Oeste de los EE.UU. Siempre tiene en mente los KPI a la hora de planificar el personal que necesita para conseguirlos. «Con nuestras TI de Dachser, sobre todo el sistema de gestión de almacén Mikado, obtenemos transparencia total de todos los procesos en todo momento. De esta manera, conseguimos evitar errores de forma activa porque todo se puede analizar con exactitud y luego podemos sacar conclusiones al respecto», aclara Okindah.

Okindah no podía tener mejores antecedentes para su exigente trabajo. En 1999 se vino al Lago Michigan a estudiar



La gestión del almacén es trabajo en equipo

aeronáutica y economía. En la Andrews University, entre Chicago y Detroit, terminó sus estudios y luego trabajó para diferentes empresas de transporte aéreo y como jefe de almacén. Desde entonces conoce a la perfección la gestión del almacén en todas sus facetas. «Antes trabajé en producción, en preparar pedidos para reposición, mejoré el sistema ERP con la gente de TI e formé a mis compañeros, redistribuí el stock entre delegaciones y lo reorganicé para garantizar una preparación de envíos eficiente», así describe su experiencia en las empresas anteriores.

Mantenerse flexible

Okindah tampoco se amedrenta ante los desafíos, como muestra un vistazo a su biografía: Antes de llegar a Dachser, trabajaba en un gran consorcio estadounidense, si bien perdió su trabajo debido a una reestructuración. Al buscar un nuevo empleo decidió hacer algo totalmente diferente. «En mi cabeza nunca abandoné mi país de origen, Kenia», comenta Okindah. Por ello rápidamente lo vio claro: con su formación y experiencia quería hacer algo allá.

«El crecimiento poblacional de Kenia supera la producción media de alimentos del país y la limitación de la productividad agrícola aumenta la dependencia de Kenia de las importaciones de alimento. En ese momento me decidí a hacer algo al respecto». Okindah se hizo agricultor.

En Matayos, un pueblito del oeste de Kenia, cerca de la frontera con Uganda, instaló en un terreno propiedad de su padre una explotación moderna de leche y de carne de porcino. El proyecto no solo debía producir beneficios, sino convertirse en un centro de formación para acercar la agricultura moderna a alumnado y otros en Kenia.

La burocracia, la política y la corrupción en la industria y el gobierno provincial lo obligaron a reducir su negocio. El personal se hizo cargo de la dirección. Él no quería dejar del todo la explotación, a pesar del complicado contexto económico y político. «Es una experiencia estupenda y aleccionadora», indica Okindah. Sigue regresando con frecuencia a Kenia a ver si todo está en orden.

Implicarse y hacer que las cosas sigan su orden: en eso invierte toda su pasión también en Dachser. «Me encargo de que en nuestro almacén todos los procesos sigan estándares y procesos claros. Porque solo así podemos garantizar que se den procesos unificados en todo el mundo en una organización tan grande y extendida», comenta Okindah. «Otro desafío enorme es organizar según la demanda los recursos, como personal y equipos, que son necesarios para la gestión eficiente del almacén», indica Okindah. Implicarse en las cosas de forma analítica y estar siempre atento: estas son las cualidades que le permiten enfrentarse a estos desafíos.

A. Heintze

Una parte fundamental de las soluciones integrales de la cadena de suministro de Dachser son sus más de 170 almacenes en todo el mundo con más de dos millones de espacios de palés. Los jefes de almacén garantizan con su experiencia un alto nivel estable de calidad, funcionalidad y control operativo.



CEDA EL PASO A LA ENERGÍA LIMPIA

El especialista en bombas de calor austríaco Ochsner introduce la sostenibilidad en la tecnología de viviendas y edificios y con ello va con los tiempos que corren. En este proceso, una logística totalmente integrada se convierte en motor de crecimiento para este líder tecnológico, tanto en Europa como cada vez más en todo el mundo.

Marco Schäfer se toma muy en serio el tema de la protección del clima y la sostenibilidad. «Empresa prevenida vale por dos: nuestro producto reduce las emisiones de los nocivos gases de efecto invernadero y nos mantenemos neutros en CO₂», informa el Director General de la empresa de fabricación de bombas de calor austríaca Ochsner. Junto con el socio mayoritario y accionista directivo Karl Ochsner, su objetivo es

el crecimiento con perspectiva ecológica: «Por ello queremos un socio logístico que se tome en serio la sostenibilidad y que también invierta en este tema», aclara Schäfer. Dachser Austria cumple estas exigencias de forma óptima, sea en el campo de la tracción alternativa, la optimización permanente del espacio de carga en el transporte o en la reducción activa de las emisiones de escape. →



Energía limpia
para un clima interior
totalmente agradable



Marco Schäfer,
Director General
de Ochsner
Wärmepumpen GmbH



Ambas somos empresas familiares, por ello la mentalidad empresarial es muy parecida: nos interesa el largo plazo y la continuidad. Y, sobre todo, mejorar conjuntamente y crecer de forma sostenible

Dos empresas familiares, un único objetivo

Cada granito de arena cuenta a la hora de conseguir que la química funcione entre Ochsner y Dachser desde hace ya una década. Según Schäfer: «Ambas somos empresas familiares, por ello la mentalidad empresarial es muy parecida: nos interesa el largo plazo y la continuidad. Y, sobre todo, mejorar conjuntamente y crecer de forma sostenible». Enfatiza «conjuntamente» porque, según él, no se trata de una relación puramente empresarial entre un proveedor y su cliente, sino de una colaboración que ambas partes han ido desarrollando de forma constante en los últimos diez años.

Todo empezó en el 2009, cuando Ochsner buscaba modernizar su cadena logística y se lanzó a buscar un nuevo transportista de grupaje que hiciese algo más que «transportar mercancías de A a B». El especialista en bombas de calor encontró lo que buscaba en Dachser Austria.

Ochsner quería utilizar todas las superficies disponibles para producción y decidió en aquel momento renunciar a su almacén propio. «En aquel momento fue un paso grandísimo para nosotros porque nos habíamos unido de forma tan intensa a un socio», recuerda Schäfer.

TI perfectamente conectadas

Lo que al principio eran nuevos procesos se han convertido ahora en la normalidad. Cada día de trabajo Dachser recoge las bombas de calor producidas desde su centro logístico de Linz y las almacena ahí hasta que son enviadas a los clientes europeos. En 2017 Dachser amplió este almacén para poder ofrecer un mejor servicio a grandes clientes como Ochsner. Dachser Austria, con sus cinco delegaciones de transporte terrestre, es una plataforma fundamental de la red de transporte europea, algo que le viene de perlas a Ochsner en su crecimiento constante en el continente. Los sistemas TI para la gestión del almacén y el transporte de ambas empresas familiares están conectados de tal manera que pueden comunicarse de forma automática. Ochsner tiene así acceso al estado real de sus mercancías en el almacén o en ruta. De esta manera se pueden entregar de forma puntual y correcta las bombas de calor a los clientes con residencia en diversos países europeos.

«Nuestra colaboración ha ido afianzándose cada vez más gracias a las TI, pero también encajamos muy bien a nivel humano», comenta Günther Plank, Sales Manager de Dachser Austria en Hörsching. Y esto no solo se debe a lo mucho que les gusta invitar al personal futbolero de Dachser a jugar en el torneo anual de Ochsner. En el centro de todo están los frecuentes acuerdos entre personas a diferentes niveles: sea para hacer balance de lo conseguido, para configuraciones futuras de la colaboración o para mejoras a mayores de la calidad. Precisamente este tema es sumamente importante para Ochsner. Evitar los daños durante el transporte es fundamental tanto porque salen caros como porque implican un desperdicio de recursos.

Juntos hacia China

Dachser ofrece satisfacción total en todos sus servicios, comenta Marco Schäfer. Cosa que beneficia a ambos socios. Y el siguiente paso en la ampliación de la colaboración ya ha comenzado: Dachser va a apoyar a Ochsner en su entrada en el mercado chino. Las primeras bombas de calor de Ochsner ya se transportaron al país hace tres años, pero el 2019 marcó el inicio de los envíos regulares al país más poblado del mundo. «A Ochsner le ofrecemos nuestra



El recorrido
de la energía limpia
por aire ambiental



Las bombas de calor son demandadas: producción en plena marcha

cartera de servicios completa: desde el transporte a China pasando por el almacenamiento y gestión aduanera hasta la distribución», enumera Plank. Los envíos se mandan desde Linz a Hamburgo y de ahí llegan por vía marítima a Shanghái.

La red mundial de Dachser es una ventaja más de su socio logístico que Ochsner sabe valorar. Los sistemas logísticos en China son iguales que en Europa, solo que los almacenes de distribución están cerca de Shanghái en vez de en Hörsching, en Austria. «Allá hay una cultura diferente, están en una franja horaria diferente... pero los procesos básicos funcionan todos igual. Para nosotros estas son las condiciones ideales para trasladar nuestro modelo de éxito también a otros continentes», comenta Schäfer, Director General de Ochsner. «Para conseguir más ahorro de CO₂ también están en preparación transportes por ferrocarril en la nueva Ruta de la Seda».

Grandes planes para el futuro

Entrar conjuntamente en Asia se ha convertido por ahora en la guinda del pastel de la estrategia de crecimiento de la empresa de bombas de calor, pero sus planes de futuro no acaban ahí. En los próximos cinco años, Ochsner tiene previsto realizar inversiones de diez millones de euros en diversas plazas y su socio logístico, Dachser, deberá integrarse en este proceso de forma más intensiva.

«Las bombas de calor es a lo que nos dedicamos; para todo lo demás necesitamos alianzas fuertes y procesos integrales», comenta Schäfer. En Dachser Austria se han recibido con agrado los planes de futuro del gran cliente y

ya tienen sus propias ideas para apoyar la ampliación de la colaboración. Günther Plank indica: «El ejemplo de Ochsner muestra que avanzamos más cuando trabajamos conjuntamente. Cuando un cliente confía en su proveedor, se pueden dar grandes pasos». Tanto en la evolución positiva de las cifras de negocio, como en el tema de la sostenibilidad.

L. Becker

PERFIL

Ochsner Wärmepumpen GmbH

La casa matriz de la empresa familiar Ochsner se fundó en 1872. En 1978, este constructor de equipamientos con sede en Linz (Austria) se convirtió, con la fundación de Ochsner Wärmepumpen GmbH, en uno de los primeros fabricantes industriales europeos de bombas de calor y se considera uno de los líderes tecnológicos internacionales de este sector. La empresa consiguió una importante cuota de mercado en el campo de la tecnología de la calefacción y refrigeración respetuosa con el medioambiente en Austria, Alemania y Suiza, así como en muchos países de Europa Oriental y Occidental. Las bombas de calor de Ochsner también se usan en China. Ya se han instalado con éxito más de 150.000 bombas de calor Ochsner.

www.ochsner.com

Las bombas de calor utilizan el calor del aire ambiental, del agua subterránea, de la tierra o de otras fuentes de calor disponibles. En un proceso termodinámico, «bombean» la temperatura de la fuente de calor a un nivel más elevado y la disponibilizan para la calefacción y agua caliente.



Jan-Ferdinand Lühmann, jefe de expedición de EL Dachser Neumünster, Paul Bartram, Bartram Bau-Systeme, Alexander Tonn, Managing Director EL Germany en Dachser, y Dr. Olaf Tauras, alcalde de la ciudad de Neumünster (de izq.)

Red europea

NEUMÜNSTER SE RENUEVA

Dachser invierte 17,4 millones de euros en Neumünster, en el estado federal de Schleswig-Holstein, en la construcción de un nuevo centro logístico y con ello refuerza todavía más su amplia red de transporte terrestre europea.

Se coloca la primera piedra en la Isarstraße que recorre el parque industrial del sur de Neumünster. En los próximos meses se erigirá aquí una terminal de transbordo para mercancías industriales y alimentos ultramoderna. Con una inversión de unos 17,4 millones de euros, Dachser construye en este terreno de 57.000 metros cuadrados una terminal de transbordo de 6.700 metros cuadrados, de los cuales se utilizarán 5.000 para mercancías industriales. En una superficie refrigerada independiente de 1.700 metros cuadrados se realizará el transbordo de alimentos. Para cargar y descargar los camiones está previsto dotar estas instalaciones con 76 muelles de carga. La terminal contará también con 1.000 metros cuadrados de oficinas. En total se crearán, una vez terminada en el tercer trimestre de 2020, unos 30 empleos nuevos.

Conexiones con Europa

Durante la ceremonia de colocación de la primera piedra y en presencia de Olaf Tauras, alcalde de la ciudad de Neumünster, Alexander Tonn, Managing Director European Logistics Germany explicó: «Neumünster se va a convertir en un importante punto de transbordo más para Dachser en todo el norte de Alemania. Esta nueva plaza está directamente conectada con nuestra exhaustiva red de transporte terrestre europea», añadió Alexander Tonn, Managing Director European Logistics Germany. «El nuevo edificio cumple los estándares más avanzados y creará puestos de trabajo en la logística en la región, seguros y con visión de futuro».

Asia Pacífico

LEJANO ORIENTE CON NUEVA BUSINESS AREA



Dachser ha aglutinado sus actividades en el norte de China y Corea en la nueva Business Area Far East North. Con ella, el proveedor logístico busca optimizar sus recursos y ofrecer servicios todavía más eficientes a sus clientes.

La dirección la ha asumido Yves Larquemin como Managing Director Far East North y trabajará a las órdenes de Edoardo Podestá, Managing Director de la Dachser Air & Sea Logistics Asia Pacific Business Unit.

En su puesto anterior en Dachser, Yves Larquemin ejerció de Managing Director Air & Sea Logistics North

China desde 2012. En estos siete años en el puesto, el francés de nacimiento lideró la empresa con gran éxito y amplió la presencia de Dachser en doce plazas estratégicas en la región del norte de China.

Dachser ofrece en su Business Area Far East North, además de transporte aéreo y marítimo, amplias soluciones de logística de contratos individualizadas.

+++ MÁS PRESENTE EN EL HERVIDERO DE BANGLADESH +++

Dachser invierte en su red del sur asiático para poder responder a la demanda creciente del mercado de Bangladesh. La nueva oficina está situada en el mejor lugar posible: el codiciado centro de finanzas e industrial de Chittagong, la segunda ciudad más grande de Bangladesh. «Bangladesh es un mercado interesante con gran potencial», comenta Jude Crasto, Managing Director Air & Sea Logistics Bangladesh. «La economía crece de forma constante, la demanda de un servicio mejor y más fiable también. Chittagong no es solo una plaza estratégica por sus potentes infraestructuras y alcance, sino también por la proximidad de los clientes». Las nuevas instalaciones se encuentran en las inmediaciones del puerto; el puerto



internacional con más tráfico del Golfo de Bengala, así como el tercero más grande del sur de Asia. +++

+++ REBRANDING AL PUNTO +++ Lo hemos conseguido: En septiembre Johnston Logistics se ha convertido definitivamente en Dachser Ireland Ltd. Hace dos años Dachser adquirió la mayoría de las acciones de la empresa logística irlandesa Johnston Logistics Ltd. La integración completa en la red de Dachser concluyó con el rebranding y el cambio de la razón social. +++



Dachser Ireland en la transport logistic: de izq. Bernhard Simon, CEO de Dachser, Albert Johnston, ahora Managing Director Dachser Ireland y Michael Schilling, COO Road Logistics de Dachser



El puerto de Goteburgo está libre de hielo todo el año...

... y punto de acceso para grandes navieras.



Anna Bergdahl, Country Manager Dachser Air & Sea Logistics Sweden

+++ ASL EN SUECIA +++ Dachser Air & Sea Logistics entra en el mercado sueco y ahora está presente con una oficina de transporte aéreo y marítimo en Goteburgo. «Con Dachser Air & Sea Logistics Sweden seguimos invirtiendo en nuestra red de transporte aéreo y marítimo en todo el mundo y reforzamos nuestra presencia en el mercado escandinavo», comenta Jochen Müller, COO Air & Sea Logistics. Hasta ahora, Dachser tenía presencia de transporte aéreo y marítimo en sus plazas propias de Dinamarca y Finlandia. «Con nuestra nueva oficina de Goteburgo en Dachser ofrecemos a nuestros clientes suecos acceso a los mercados mundiales», comenta Müller. La cartera de servicios incluye el transporte aéreo y marítimo mundial, así como por ferrocarril y gestión de aduanas y almacenamiento. +++

PLATAFORMA HACIA ASIA



Singapur es uno de los hubs logísticos más importantes y dinámicos del mundo. Su situación privilegiada y la larga tradición de estabilidad económica y política hacen de la ciudad-estado un punto de partida ideal para las empresas internacionales a la hora de entrar en los crecientes mercados del área Asia-Pacífico.

Singapur empezó por lo pequeño: donde hoy se alarga hasta las nubes una imponente fachada de rascacielos, hace unos 200 años solo había unas chabolas de familias de pescadores. Desde entonces, la metrópolis que se encuentra en la punta de la península malaya se ha ido desarrollando a toda velocidad. Una de las razones es la logística, dado que su profundo puerto natural fue decisivo en el siglo XIX a la hora de crear un puesto de comercio británico.

En la actualidad, estas instalaciones, que cuentan con más de 1.000 atracaderos y 300 grúas, están entre las más grandes del mundo. En 2018 se transbordaron 36,6 millones

de contenedores cargados de electrónica, productos químicos y maquinaria -sobre todo de China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea del Sur, Malasia y los EE.UU.-. Pero no se contentan con eso: La Port of Singapore Authority (PSA) quiere aumentar su capacidad en un 40% trasladando y ampliando el puerto de contenedores. La nueva megaterminal denominada «Tuas» debería unificar todas las existentes a partir de 2020 y en 2040 transbordar 65 millones de contenedores estándar.

El aeropuerto internacional también impresiona con su capacidad. Unas 80 líneas aéreas de todo el mundo despegan y aterrizan en él para unir Singapur con 400 →

Creciente en todas sus
dimensiones: Singapur





El puerto de aguas profundas en Singapur

Crecer ganándole terreno al mar: Gracias a arena dragada, Singapur se amplía hacia las aguas costeras poco profundas. Pero parece que incluso así la vivaz ciudad-estado va encontrando su límite, porque las aguas poco profundas y la arena también se agotan poco a poco. Pero eso no frena la fantasía del crecimiento. Singapur sigue creciendo hacia abajo, excavando almacenes y espacio adicional. La arena que se extrae de estos procesos se usa para otros proyectos de relleno.

ciudades de todo el mundo. El año pasado, Changi arrojó unas cifras de casi 66 millones de viajeros por avión y 2,19 millones de toneladas de carga transbordadas. En 2035, el número de pasajeros debería llegar a 180 millones por año; para ello se está construyendo ahora una quinta terminal.

Una plaza para el comercio internacional

Con todo esto, no sorprende que el Banco Mundial haya puesto esta plaza entre las primeras de su Logistics Performance Index. Como es lógico, muchas empresas internacionales tienen sede en esta ciudad-estado. Según el Economic Development Board of Singapore (EDB) en este lugar están presentes unas 37.400 empresas internacionales, de las cuales 7.000 son multinacionales, y de ellas más de la mitad tienen negocios en Asia-Pacífico fuera de la ciudad-estado.

La economía de Singapur se ha centrado mucho en la fabricación de alta calidad, por ejemplo, de semiconductores y electrónica recreativa, así como de máquinas, equipamientos de transporte y repuestos para barcos. El gobierno apoya a los sectores de crecimiento como el aeroespacial, la mecánica de precisión y las ciencias de la vida que incluyen la medicina, la técnica médica y la biotecnología. Según un estudio del Banco Mundial, Singapur pertenece además a los estados más proclives a la economía del mundo. No hay lugar del mundo donde sea más fácil fundar una empresa, ni donde sean más limitados los requisitos burocráticos y administrativos: un tremendo punto fuerte sobre todo para las medianas empresas. «Este es el cruce de caminos perfecto, donde se tienen al alcance de la mano todas las culturas asiáticas, de manera que los negocios y procesos van como la seda», aclara Frank Stadus, Managing Director Air & Sea Logistics Singapore de Dachser.

En los últimos años, Dachser Air & Sea Logistics ha invertido de forma masiva en la región Asia Pacífico y ha reforzado así su red intercontinental. En el 2011, el proveedor logístico puso en marcha en Singapur su propia organización nacional que sirve como plataforma de entrada a toda el área económica del lejano oriente.

Gracias a sus 54 empleados, Dachser Singapore gestiona el transporte aéreo y marítimo para sus clientes de todo el mundo y ofrece logística de contratos y servicios de valor añadido. «En una localización tan dinámica es importante estar presentes de forma directa. Desde aquí podemos acompañar a nuestros clientes asesorándolos en proyectos y poner en marcha soluciones conjuntas que los sigan reforzando en su crecimiento», añade con conocimiento de causa Stadus. «Entendemos las exigencias de nuestros clientes asiáticos y organizamos con ellos las necesidades de la cadena de suministro correspondientes y cómo aplicar las ideas acordadas».

Un ejemplo de todo esto son las conexiones LCL (Less than Container Load) para la región Asia-Pacífico. «Hacen que se pueda planificar tanto el transbordo de mercancías intra-asiático como el euro-asiático», indica el experto logístico. Según él mismo, la red transnacional de transporte terrestre entre Singapur, Malasia y Tailandia es una clave del éxito, dado que consigue poner la base para las intensivas relaciones comerciales entre los tres países.

El futuro de la industria logística de Singapur en general parece muy prometedor, por ello el Economic Development Board of Singapore ha planificado inversiones hasta el 2035 y más allá. Debido a la falta de recursos naturales, el gobierno se ha visto obligado a invertir en tecnología e innovación para mejorar su competitividad. De ello se beneficia toda la región porque ciertos eventos, como la feria ITAP (Industrial Transformation Asia-Pacific)

Frank Stadius,
Managing Director
Air & Sea Logistics
Singapore de Dachser



Singapur es el cruce de caminos perfecto

que tendrá lugar en octubre de 2019, la versión asiática de la feria de Hannover, tienen un impacto que va mucho más allá de las fronteras de Singapur. Igual que ocurre en la feria alemana, ITAP reúne a fabricantes, proveedores de servicios tecnológicos y precursores para intercambiar ideas, crear redes y desarrollar soluciones. Dachser estará presente por segunda vez en la feria con su propio stand.

En este caso se tratará también de otro motor importante para el futuro del sector de la logística, la digitalización. Y con motivo: la tasa de crecimiento del comercio electrónico en la ciudad-estado alcanza ya los dos dígitos. Los clientes que se fijan sobre todo en el precio compran cada vez más productos pequeños y baratos por Internet.

La tarea del ramo logístico es utilizar la digitalización para buscar formas de entrega que también se ajusten a los costes. Ya se están haciendo experimentos con drones. En el puerto también funcionan ya vehículos con dirección automática y el siguiente paso será la organización de palés en el aeropuerto de Changi con el apoyo de sensores 3D y robots. La autoridad aérea, la Civil Aviation Authority of Singapore ha concedido un proyecto para desarrollar un prototipo denominado «Aviation Challenge 2».

Presencia en el hotspot de la ciudad

Stadius comenta también que, en este contexto tan dinámico, Dachser Singapore quiere seguir reforzando su presencia en el campo del transporte y del almacenamiento. Por este motivo se mudó con su equipo en marzo a Jurong East, una ciudad dinámica y punto de encuentro de empresas con visión de futuro. Según Stadius, este es un paso muy importante para el desarrollo de Dachser en el sudeste asiático.

«Al seguir ampliando nuestra red en este país asiático tan importante para la economía seguimos una hoja de ruta clara», añade Edoardo Podestá, responsable de toda la región como Managing Director Air & Sea Logistics Asia Pacific. «Nuestro equipo tan motivado y las nuevas oficinas son verdaderos motores para la ampliación de nuestra cartera de servicios. De esta manera hemos puesto las bases para nuestro crecimiento futuro. En el contexto comercial actual lo que cuenta es la fiabilidad», comenta convencido Edoardo Podestá. «Así estamos preparados de la mejor manera y podemos ofrecerles a nuestros clientes en toda la región soluciones sólidas para la cadena de suministro».

K. Fink

PERFIL



República de Singapur

Superficie:
719 km²

Habitantes:
5,6 millones

Densidad de población: 7.805,6 habitantes/km²

Lenguas oficiales:
Inglés, tamil, malayo e chino

Moneda:
Dólar de Singapur

PIB:
487,1 mil millones de US dólares (2018)



Frank Stadius, Managing Director Air & Sea Logistics Singapore y Jochen Müller, COO Air & Sea Logistics (de izq.)

¿QUÉ PASARÍA SI...?



Inspirándonos en Aristóteles podemos decir que la logística es más que la suma de sus partes: ni consiste solo en lo digital, ni es tampoco puro cumplimiento, sino que siempre tiene que ver con las personas. Andreas Froschmayer, Corporate Director Corporate Development, Strategy & PR de Dachser se pregunta si podría existir calidad en la logística cuando solo se contase con elementos independientes.

Dr. Andreas Froschmayer,
Corporate Director
Corporate Development,
Strategy & PR de Dachser



La logística tiene éxito y un futuro si se efectúa como sistema integral

Imaginemos contemplar la logística de forma holística: Las empresas de la industria y del comercio quieren y necesitan una solución de sistema para su logística que lleve de los proveedores a los consumidores pasando por las redes de producción y comercio; una solución que cuente con el transporte de mercancías y las estructuras de almacenaje con su correspondiente logística de la información para gestionar estas redes tan complicadas y que tienen que superar retos a diario.

¿Qué pasaría si la logística fuera solo una cuestión de TI?

En la era de la digitalización, con Internet y la disponibilidad de plataformas virtuales, aparece la idea de que la logística se podría organizar de forma mucho más fácil. Aparecen las llamadas «empresas transportistas digitales» que pretenden descomponer el complejo sistema logístico en transacciones individuales y con ello construir un lucrativo modelo de negocio. Una aplicación, una aparición en línea, una pequeña base de datos y he aquí el proveedor logístico virtual. Pero ¿cuál sería la pretensión de la industria y el comercio si en la realidad la logística, según esta lógica, solo tuviera una forma digital?

Porque es cierto que se podrían realizar transacciones, pero ¿quién se encarga cuando aparecen dificultades, quién asume el servicio al cliente, cómo se disponibilizan las capacidades físicas? A mi entender, esto solo funciona cuando después de la transacción entra en acción el factor humano. Y luego como tercer componente tenemos el llamado factor físico: en particular las capacidades de transporte, las infraestructuras para el cross-docking y, en general, una red física para cumplir los encargos en la cadena de suministro.

Aunque sea evidente, en la comunidad start-up se sigue cometiendo el mismo error que con el primer boom del comercio electrónico: El ámbito físico se deja de lado, aunque sigue siendo el nivel más importante para cumplir todas las promesas de la logística. Quien no pueda garantizarlo es como un director sin orquesta: puede que maneje de forma genial la batuta, pero eso sí, no va a ser capaz de tocar ni una nota ni muchos menos una sinfonía.

La digitalización –y sobre todo la inteligencia artificial– vuelve a ponernos ante la pregunta de si los seres humanos podrían llegar a ser a corto o largo plazo totalmente redundantes, si podrían verse desplazados por la automatización completa y la robótica. Las máquinas

nunca se cansan, trabajan según sea necesario con un rendimiento constante las 24 horas del día, 365 días al año. Y tampoco –siempre y cuando estén bien programadas– cometen errores.

¿Qué pasaría si se menospreciase el papel de las personas?

Las posibilidades actuales de la digitalización parecen llevar a todo el mundo a reconocer como consecuencia que las personas podrían volverse redundantes en la logística. Pero los sistemas TI no son un objetivo en sí mismos, su función es sobre todo preparar información relevante para las personas, que pueden luego utilizarla para tomar decisiones adecuadas en diversos contextos laborales operativos y estratégicos. En nuestro caso concreto, el de los servicios logísticos realizados por redes integradas, las delegaciones constituyen piezas indispensables de las infraestructuras del transporte terrestre, al igual que las oficinas de transporte aéreo y marítimo con su personal para el manejo y transbordo de mercancías, así como para el servicio al cliente.

Precisamente en una empresa familiar como Dachser, donde el valor de la compañía no se basa solo en la rentabilidad sino en los altos niveles de calidad, la clave para la satisfacción y fidelidad del cliente sigue estando →





en el conocimiento y compromiso del personal. Dachser busca de forma consciente a personas que enriquezcan a la empresa con sus competencias, valores e inteligencia; a personas que busquen desafíos y algo especial. La base está en el convencimiento de que los sistemas TI de Dachser tienen que seguir los procesos, y no al revés, como ocurre muchas veces en la aplicación de software estándar.

Por ello para Dachser no se plantea la pregunta de qué pasaría si la logística se hiciera sin personas; ni tampoco la pregunta de qué pasaría si la logística se hiciera solo con personas y sin TI. En cualquier caso, el ser humano que usa la digitalización de forma razonable está en el centro de todo lo que hace Dachser. Porque las personas desarrollan nuevas organizaciones y sus modelos de negocio. Las personas idean estrategias y consiguen su aplicación en las empresas. Las personas realizan el trabajo operativo y dejan que las máquinas y los algoritmos las apoyen. Este es el orden y la posición que ocupa el factor humano en la economía y en la sociedad.

¿Qué pasaría si la logística no tuviera acceso a capacidades físicas?

Por último, ¿qué pasaría si la logística de una empresa industrial o de comercio no tuviera sistemas y capacidades físicas? Es decir, nada de almacenes, nada de vehículos de transporte, nada de contenedores y palés. Al contrario de los sectores que trabajan con libros y medios de comunicación o las aseguradoras y los bancos, los servicios logísti-

cos solo consiguen valor añadido cuando desplazan mercancías de forma controlada y siempre factible mediante redes integradas de transporte y almacenamiento. Para conseguirlo es fundamental la estandarización y armonización de procesos en el transporte de mercancías físico, así como la internacionalización que permite contar con una red logística global para las empresas de la industria y el comercio. Solo en Europa, Dachser cuenta con conexiones paneuropeas entre 37 países y está representada por 399 plazas en todo el mundo.

Los flujos de mercancías dentro de una red física madura son también flujos complejos de información y datos conectados. En la logística 4.0, el transporte de A a B es «solo» una cara de la moneda. En Dachser, por ejemplo, el reflejo digital de los flujos de mercancías lo tenemos en la plataforma de eLogistics para el seguimiento de envíos y gestión de pedidos o en el centro de Electronic Data Interchange para el intercambio de datos con los clientes. A esto se añaden las tecnologías de almacén así como el Supply Chain Event Management virtual con el cual se puede hacer un seguimiento puntual y en tiempo real de cada envío, desde la recogida hasta la entrega.

En la práctica, por ejemplo, esto implica poder considerar la necesidad de edificios y equipamiento en la planificación de capacidades y utilizar sistemas de alerta temprana ante posibles cuellos de botella. Los clientes saben valorar todo esto, dado que implica para ellos una fiabilidad máxima en la relación con su proveedor de servicios.

Al final lo que cuenta es el balance logístico

Así llegamos a la pregunta final: ¿qué pasaría si la logística fuera realmente más que la suma de sus partes? Para contestarla, en Dachser hablamos, como hace nuestro lema de empresa, de «logística inteligente» y de un sistema ciber-socio-físico maduro.

Mi tesis: el valor añadido de la logística del futuro lo van a conseguir las empresas que tengan la capacidad de establecer y gestionar redes multidimensionales que superen las fronteras de las empresas y países; aquellas que vayan avanzando constantemente de forma integrada.

Dachser aplica la siguiente fórmula: «Mejoramos el balance logístico de nuestros clientes». Y el esfuerzo vale la pena: Cada una de estas «obra de arte» logísticas de la logística integrada aumenta el valor del producto para la empresa en cuanto a calidad del servicio y con ello añade valor a la industria y al comercio.



ZAMBIA VIENE A KEMPTEN

Después de que el año pasado doce participantes del programa Young Professionals de Dachser se acercasen a iniciativas y proyectos ambientales en Zambia en un intercambio de cuatro semanas, llegó ahora el momento de acoger a un grupo de la misma edad de este país del sur de África. Con gran entusiasmo, el grupo de jóvenes tuvo la oportunidad de conocer Kempten y alrededores, la producción agrícola y láctea ecológica y gracias a los formandos alemanes en el lugar se pudieron adentrar de forma fidedigna en el sistema educativo alemán y conocer las diferentes posibilidades de formación profesional.

Un punto fuerte lo marcó el encuentro y la cena con el CEO de Dachser, Bernhard Simon. Todos los jóvenes participantes lo tienen claro: «Tras el proyecto seguiremos en contacto».



25% DE VISIÓN ES 100% INSUFICIENTE.

Para alcanzar el camino correcto, cada paso merece especial atención. DACHSER, su socio de calidad, le ofrece una red transparente de sistemas integrados en cada fase de su cadena de suministro y de manera global.