

Delivering the goods. Logistics need a shake-up. Surging demand requires new distribution methods

Enviado por cristobalrn en Mié, 11/15/2017 - 11:03

Cita:

The Economist [2017], "Delivering the goods. Logistics need a shake-up. Surging demand requires new distribution methods", *The Economist*, London, 26 de octubre, <https://www.economist.com/news/special-report/21730540-surging-demand-re...> [1]

Fuente:

The Economist

Fecha de publicación:

Jueves, Octubre 26, 2017

Revista descriptores:

[Estatuto de la competencia en el capitalismo. Visión histórica y situación actual](#)

[Estudios de caso: actividades - empresas](#) [3]

[Formas de la competencia entre grandes empresas](#) [4]

[Fronteras del capital](#) [5]

Tema:

Los cambios que experimentará la logística para la entrega de mercancías con el auge del comercio en línea

Idea principal:

Para un usuario de los servicios de comercio en línea, la rápida entrega de sus productos puede parecer cosa de magia. Basta dar unos cuantos *clics* y unas horas después el paquete con lo que pidió está en la puerta de su casa. Sin embargo, para cumplir las siempre crecientes expectativas de hacer entregas rápidas y baratas deben hacerse enormes inversiones en ingeniería y debe trabajarse muy duro. Conforme el volumen de los paquetes aumenta, es probable que las redes de entrega comiencen a saturarse. Numerosos experimentos de logística están surgiendo para hacer frente a esta situación.

En los mercados emergentes, como China, el comercio en línea ha dependido de un ejército de repartidores con bajos salarios que llevan los paquetes hasta sus destinatarios finales. En Estados Unidos, en cambio, el servicio postal ha subsidiado el crecimiento del comercio en línea al cobrar precios muy bajos por la entrega de paquetería. Probablemente el principal beneficiario de esta forma de operar ha sido Amazon, que lleva los productos a las oficinas del correo para que el servicio postal se haga cargo del último tramo de la entrega.

Es probable que la situación descrita en el párrafo anterior cambie por el aumento en el precio del servicio postal y por el incremento en los costos laborales. En Estados Unidos, los problemas financieros del servicio postal y su baja eficiencia hacen que la introducción de reformas sea necesaria, lo que con toda probabilidad hará que el servicio se encarezca. Por otra parte, en las

economías emergentes, el aumento en los costos laborales provocará un encarecimiento de los servicios de entrega. En medio de estos obstáculos, las empresas de comercio en línea se enfrentarán a una creciente presión por parte de los consumidores para hacer entregas rápidas y baratas.

Otro reto al que se enfrentarán las empresas de comercio en línea es la entrega internacional de mercancías. Se estima que aproximadamente 15% del comercio en línea implica el paso de las mercancías de un país a otro. Hacia 2020, esta proporción aumentará hasta representar 20% de las ventas en línea, conforme los consumidores buscan precios más bajos y una mayor variedad de productos. Serán las grandes compañías de transportes las que se beneficiarán de este jugoso negocio del transporte internacional de mercancías.

Las empresas de comercio en línea están probando algunas innovaciones para afrontar los retos. Una iniciativa consiste en el establecimiento de almacenes en zonas libres de impuestos para distribuir productos a los consumidores. Otra opción para reducir costos es la automatización. La mayor parte de las labores de empaqueo y almacenamiento en las bodegas de las empresas de comercio en línea aún es hecha por personas. No obstante, empresas como JD de China están automatizando de forma muy acelerada los procesos de transporte con montacargas dentro de los almacenes. El próximo objetivo para la automatización en los almacenes consiste en que los robots tomen los objetos individuales y los coloquen en bolsas o en cajas; actualmente, más de 90% de ese trabajo aún se hace a mano. Amazon celebra periódicamente un concurso de robótica en la búsqueda por impulsar los procesos de automatización. “Los recolectores robóticos se usarán con mayor amplitud conforme la tecnología se vuelva más barata y el trabajo más caro”.

Otras alternativas para reducir los costos de entrega están siendo implementadas. Con ayuda de algoritmos computacionales, se puede predecir la demanda de los consumidores con base en datos como sus preferencias pasadas, el clima, entre otros; así, se puede decidir qué bienes almacenar, dónde y en qué temporada del año. De igual forma, se están creando almacenes más pequeños (o algunas tiendas de conveniencia se están habilitando como tales) que funcionan como centros de distribución intermedios para acelerar la llegada de los productos a manos de los consumidores.

“Las ideas más tentadoras en logística implican la entrega sin que haya personal”. Se están probando algunas propuestas como camionetas sin conductor, “almacenes voladores” (Amazon) y entregas por medio de drones. Por las dificultades que plantean, estos nuevos métodos han generado un gran escepticismo. Este escepticismo está instalado incluso dentro de la industria: cuando a un alto funcionario de FedEx se le pregunta sobre la implementación de cambios tecnológicos para reducir costos, responde que en lo inmediato este tipo de cambios no se implementarán para las últimas etapas de la entrega de productos. Sin embargo, “una vez más, las cosas se están moviendo más rápido en China”, donde ya se desarrollaron robots que se hacen cargo de la última parte de la entrega y se espera que en tres años comiencen a utilizarse “camionetas autónomas” de carga.

Conforme la experimentación avanza, los grandes jugadores son los que tienen mayores posibilidades de ganar. Son ellos quienes tienen el dinero para invertir en nuevas tecnologías y para hacer grandes inversiones de otro tipo.

Además, si el servicio postal estadounidense elevara sus precios, Amazon sería el principal beneficiario. “Motivados por las cuotas más altas, los vendedores independientes que antes usaban el servicio postal cambiarían hacia Amazon para manejar su distribución”, lo que aumentaría aún más las ganancias y presencia de esta empresa. “Así, Amazon sería aún más poderoso”.

Datos cruciales:

El banco Goldman Sachs estima que hacia 2020 será necesaria una plantilla de 4 millones de repartidores exprés para entrega de productos comprados en línea en China.

Nexo con el tema que estudiamos:

Es perceptible un claro avance en la automatización de todos los momentos de la circulación de las mercancías (desde su oferta en las plataformas web, hasta su embalaje y desplazamiento mediante robots, pasando por el pago mediante dinero electrónico). La penetración de los robots y la automatización de buena parte de los procesos laborales alcanzó primero a la industria y ahora se extiende hacia los llamados “servicios”. Es pertinente preguntarse: con la automatización de los servicios (que alcanza también a las finanzas: <http://let.iiec.unam.mx/node/1426> ^[6]), ¿adviene el fin del trabajo? ¿O asistimos al fin de la era del empleo y el paso a la agudización de la sobreexplotación generalizada de los trabajadores?

Todos estos procesos de innovación tecnológica en los servicios traerán consigo una creciente centralización del capital en grandes corporaciones como Amazon, que tienen el tamaño y los recursos suficientes para invertir en desarrollo tecnológico y en infraestructura que acelere la circulación de mercancías.

Source URL (modified on 26 Noviembre 2017 - 12:10am): <http://let.iiec.unam.mx/node/1540>

Links

- [1] <https://www.economist.com/news/special-report/21730540-surg-ing-demand-requires-new-distribution-methods-logistics-need-shake-up>
- [2] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/15>
- [3] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/16>
- [4] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/17>
- [5] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/18>
- [6] <http://let.iiec.unam.mx/node/1426>