

TEMA: CAPÍTULO 5 - FIJACIÓN DE PRECIOS EN LOS TRANSPORTES INTERNACIONALES POR CARRETERA



MAGTER. IRVING SANJUR

OBJETIVOS DE LA UNIDAD

GENERAL

Familiarizarse con el concepto básico de tarifas de transporte por carretera y ser capaz de realizar un cálculo básico de los costes del transporte por carretera.

ESPECÍFICOS

Comprender los componentes de un cálculo de costes para un transporte de mercancías por carretera, para optimizar su coste.

Calcular el coste de operaciones para ofrecer la tarifa internacional del servicio de transporte de mercancías por carretera.



El ambiente de competitividad global en el cual están inmersas las empresas, comienza a exigir calidad y casi perfección en todos los sectores. De estas exigencias no es ajeno el transporte de carga nacionales e internacionales se convierte en un punto importante de acción, en el que las compañías enfocan sus esfuerzos para garantizar un excelente servicio a los clientes y que al mismo tiempo sea rentable y productiva

MERCADO DE TRANSPORTE



¿Qué ciudades solicitan más este servicio?



Consumo masivo:



OPORTUNIDADES

DEL SECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA

Cuando tiene que transportar carga para su empresa, ¿cómo resuelve esa necesidad de transporte? [%]

El sector trabaja por medio de proveedores fijos con los que cuenta la empresa-

47%

El área de logística contacta proveedores

43%

Trabajamos con proveedores fijos

10%

Por referencia de terceros

Cuando usted necesita transportar carga de manera particular, por ejemplo: mudanza, compra de muebles, etcétera, ¿cómo resuelve esta necesidad de transporte? [%]

Por referencia de un familiar o amistad

50

Fuente: e.fetex

Busco servicios de movilidad próximos al establecimiento o alrededores del domicilio

29

Busco un proveedor por medio de internet

16

Solicito recomendaciones en redes sociales

5

De manera particular, ¿cuál sería el motivo por el que necesitaría contratar un servicio de transporte de carga? [%]

39

Por mudanza

34

Porque hice compras de muebles, artefactos, etcétera, de gran volumen

15

Trasladar objetos a otro lugar fuera de Lima (playa, campo, otra ciudad)

5

Despacho de mercadería

5

Carga en general

2

Compra de materiales

¿Usted haría uso de un aplicativo que le permita identificar a los mejores proveedores de transporte de carga para uso personal o para su empresa?

89% Si

11% No



Evolución de la distribución



ESTRATEGIA LOGISTICA DEL NEGOCIO DE TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

UNA BUENA PROGRAMACIÓN Y
DISEÑOS DE RUTAS



Cargar los camiones con volúmenes de parada que estén lo más cercanos unos de otros.

Las paradas en diferentes días se deberían ordenar de tal manera que formen agrupaciones más estrechas.

Construir rutas comenzando con la parada más lejana del depósito.

La secuencia de paradas en una ruta por carretera debería formar una figura de lágrima.

Las rutas más eficientes se construyen usando los vehículos más grandes disponibles.

Las recolecciones deberían mezclarse dentro de las rutas de reparto, en vez de ser asignadas al final de las rutas.

Una parada que se halla a gran distancia de una agrupación de ruta es buena candidata para un medio alternativo de reparto.

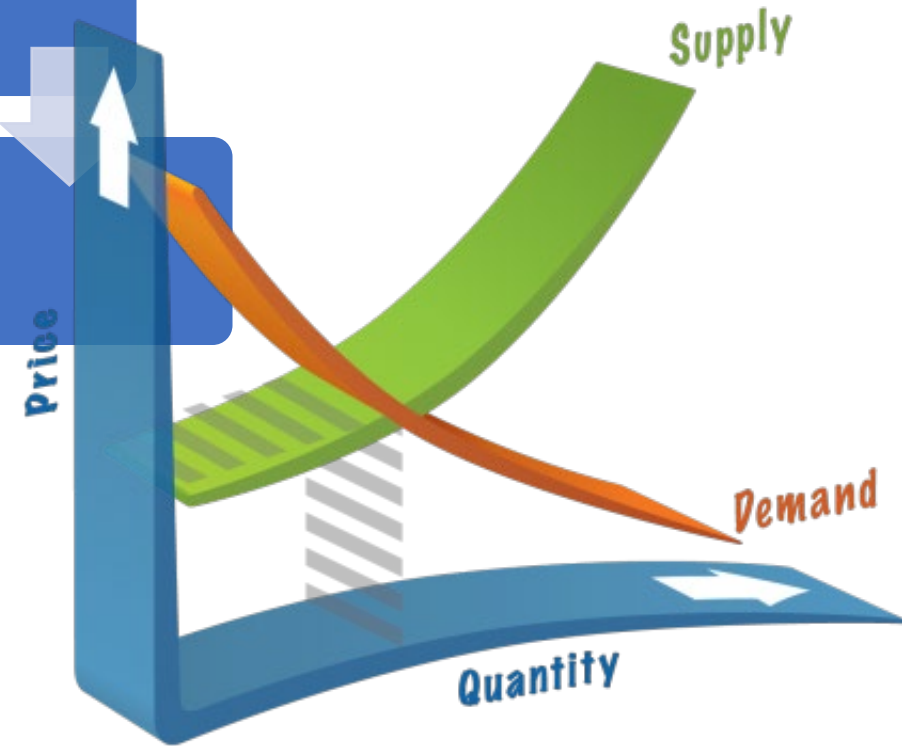
Deberían limitarse las paradas restringidas por momentos oportunos.

Costos de combustible

Demanda de flete

Eventos emergentes

Regulación gubernamental



PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS EN LA DISTRIBUCIÓN DE LA ÚLTIMA MILLA



Lecciones aprendidas

Estudio sobre el impacto de la distribución urbana de mercancías en la cadena de suministro / Ernst & Young Global Limited / https://www.ey.com/es_mx

1



El peso-volumen de los productos y la capacidad de los vehículos son variables determinantes para el costo de la distribución de la última milla.



Utilizar vehículos de la mayor capacidad posible de acuerdo a la infraestructura disponible para reducir el costo por kilogramo o pieza transportada.



La fragmentación de la cadena tiene un efecto en el costo económico y ambiental, ya que a mayor fragmentación de la cadena mayor es el costo del recorrido y mayor es la generación de gases con efecto invernadero.



En las cadenas analizadas, es mayor la eficiencia en los tramos recorridos en la carretera en comparación con la ciudad. Uno de los principales factores es el tipo de vehículos, los cuales son de mayor capacidad en las carreteras.



El porcentaje del costo de venta correspondiente a la última milla varía, ya que este es mayor para productos “commodity” que para productos con un valor agregado.



1 Baja prioridad del flujo

- Congestión vial elevada
- Infraestructura inadecuada



Espacio designado



Bahía



Paso a desnivel

La elevada congestión vial causada en parte por la infraestructura inadecuada reducen el flujo vehicular impactando en el costo de la distribución de la última milla.

4 Deficientes prácticas en las maniobras de entrega

- Actividades de carga y descarga inadecuadas



Las maniobras deficientes de carga y descarga incrementan el costo logístico al incrementar los tiempos y dañar los productos.



2 Limitada capacidad vehicular y obsolescencia en la tecnología

- Uso de vehículos inadecuados



El uso de vehículos con capacidad de carga limitada encarece el costo de distribución al incrementar el número de traslados, esto aunado a un parque vehicular obsoleto que es ineficiente en el consumo de combustible.

5 Uso limitado de la logística inversa

- Regresos vacíos



La práctica de logística inversa no se encuentra desarrollada, lo que implica considerar el costo de regreso sin que se pueda distribuir entre algún producto.

3 Insuficiente coordinación entre el ecosistema

- Restricciones para la entrega



Los puntos de entrega cuentan con ventanas de tiempo restringidas, lo que limita la posibilidad de entrega de los transportes de carga y promueve el tráfico vehicular en las horas pico.

6 Otros costos

- Inseguridad
- Regulaciones inadecuadas
- Seguridad vial



Existen gastos extraordinarios que impactan la distancia y tiempo de recorrido.



En el ámbito regulatorio los temas más relevantes a nivel internacional son...

3

A nivel internacional, las iniciativas más relevantes en cuanto a la regulación de la última milla consideran los siguientes temas...



Administración de la infraestructura

- ▶ Construcción de zonas y bahías de carga y descarga
- ▶ Construcción de libramientos alrededor de las ciudades para ubicar los centros de distribución



Administración de la logística

- ▶ Utilización de plataformas logísticas,
- ▶ Instalación de centros urbanos de consolidación, sistemas inteligentes de transporte y prácticas de entrega en la última milla



Gestión de las áreas de carga y descarga

- ▶ Implementación de un sistema de reservación de espacios de carga y descarga



Gestión de la demanda de transporte de carga y uso de suelo

- ▶ Desarrollo de programas voluntarios de entregas nocturnas o fuera de horas pico



Gestión del tráfico

- ▶ Coordinación de semáforos
- ▶ Implementación de centros de coordinación



Estrategias relacionadas con los vehículos

- ▶ Implementación de estándares internacionales de emisiones contaminantes



Cuotas, incentivos e impuestos

- ▶ Cuotas: peaje vial y estacionamientos
- ▶ Incentivos: programas de reconocimiento, certificación, incentivos operacionales o incentivos financieros
- ▶ Impuestos: incentivos o penalizaciones para impulsar cambios de comportamiento hacia una logística verde



Compromiso de los actores involucrados

- ▶ Impulso de iniciativas para la designación de personas encargadas de la distribución urbana en las principales agencias gubernamentales de las ciudades, grupos industriales, capacitación de funcionarios clave, creación de comités técnico de consultoría, asociaciones y desarrollo de programas de diseminación de buenas prácticas

Buenas prácticas de distribución en la última milla a nivel internacional

4



Priorización del flujo

- Planificación de rutas
- Centros de consolidación / Plataformas logísticas
- Aumento de la capacidad de la infraestructura urbana
- Áreas de carga y descarga
- Administración inteligente del tráfico
- Prácticas de peaje vial
- Gestión de carriles
- Gestión de la demanda de viajes de vehículos particulares
- Control de semáforos

Centros de consolidación

Se registró la reducción de emisiones de CO₂ **20%**
Italia



Capacidad del vehículo

- Uso de tecnología y esquemas de innovación de vehículos



Probabilidad de entrega

- Coordinación entre actores de la distribución urbana
- Flexibilidad en horarios de operación de los negocios
- Restricciones de acceso a las ciudades y de estacionamiento
- Entregas fuera de horarios convencionales/ entregas nocturnas

Gestión de la demanda

La congestión disminuyó al aumentar el precio del estacionamiento en un... **30%**
Australia



Maniobras

- Mejora del desempeño de los choferes de carga



Logística inversa

- Reducción de empaque
- Tecnología para la gestión de la distribución
- Logística inversa



Otros gastos

- Sistemas de seguridad



Socioeconómico

- Mitigación de la contaminación visual y acústica

Peaje vial

El volumen del tráfico disminuyó... **18%**
Se estima que los retrasos disminuyeron en... **30%**
Reino Unido



Medioambiental

- Establecimiento de zonas ambientales o de bajas emisiones y estándares
- Promoción y uso de vehículos amigables con el ambiente
- Campañas promocionales de incentivos

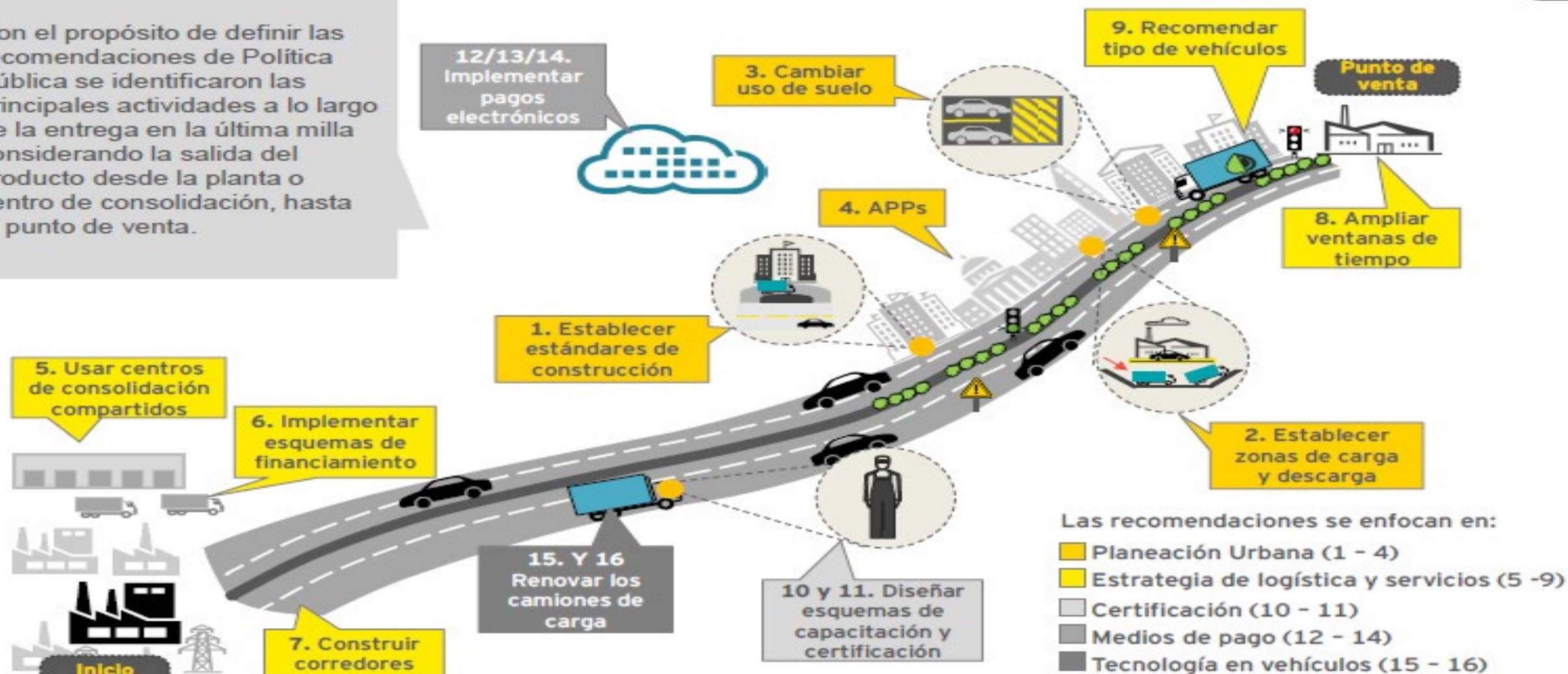
Reducción de empaque

La consolidación de productos redujo el costo de almacenamiento. **16%**
España

Recomendaciones de Política Pública

5

Con el propósito de definir las recomendaciones de Política Pública se identificaron las principales actividades a lo largo de la entrega en la última milla considerando la salida del producto desde la planta o centro de consolidación, hasta el punto de venta.



Principales hallazgos



El costo de distribución en la última milla:

- ▶ Representa hasta el 20% del costo de venta de los productos analizados.
- ▶ El porcentaje del costo de venta correspondiente a la última milla varía, ya que este es mayor para productos "commodity" que para productos con un valor agregado.
- ▶ La suma del costo total de las cuatro cadenas analizadas, representa el 23% del presupuesto de egresos de Economía



El impacto ambiental:

- ▶ Esta directamente relacionado con el tipo de vehículo que distribuye el producto.
- ▶ Es menor en los vehículos que circulan en los tramos carreteros (son más eficientes) y es mayor en los que los que circulan en la ciudad (en cuanto a la producción de contaminantes), a pesar de que los primeros cubren mayores distancias.
- ▶ Puede ser hasta 7 veces mayor en la ciudad comparado los tramos en carretera para los productos refrigerados



Las prácticas líder en distribución en la última milla a nivel mundial, favorecen...

- ▶ El flujo vehicular
- ▶ La capacidad del vehículo
- ▶ La probabilidad de entrega
- ▶ La logística inversa
- ▶ El medioambiente



Para el desarrollo de la política pública los gobiernos locales no debes de perder de vista...

- ▶ El considerar infraestructura que priorice el flujo cuando se lleve a cabo la planeación urbana
- ▶ Que la estrategia de logística y servicios el favorecer el desarrollo de infraestructura que impulse la competitividad
- ▶ Ampliar las ventanas de tiempo de entrega de mercancía
- ▶ Promover las certificaciones y capacitación a lo largo de la cadena y sus actores, para hacer más eficiente la distribución de la última milla
- ▶ Impulsar el mantenimiento preventivo de las flotillas y el tipo de vehículos adecuado según la infraestructura de tu ciudad



La fórmula que se tomó como base para calcular los costos es la siguiente:



Costo por recorrido en un tipo de
vehículo

Logística inversa

$$f(x) = \frac{Cdt(v)}{Q \times w \times p} + m + r + Z$$

Q Cantidad de piezas transportadas *w* Probabilidad de entrega *p* Consolidación

m Maniobras *r* Logística inversa *Z* Otros gastos

$\frac{Cdt}{Q}$	El promedio de las unidades por paquete, las cuales reducen el CT (costo total)
$\frac{Cdt}{w}$	Impacta el número de entregas exitosas en el primer intento
$\frac{Cdt}{p}$	Indica el efecto de la posible consolidación en las entregas, a mayor número de piezas consolidadas menor el precio
<i>m</i>	Costo de los gastos incurridos por maniobras de carga y descarga
<i>r</i>	Costo de la logística inversa en caso de que el vehículo este cargado o no
<i>Z</i>	Gastos por seguridad vial, tecnología, estacionamientos, multas, etc.

Los clientes exigen cada vez un mejor servicio y esto debe traducirse en entregas más rápidas y eficientes con los productos requeridos, pero sin afectar la productividad de la empresa.

Bajo precio

Flexibilidad

Puntos de entrega

Acceso

Tiempo

Rastreo

Traslado de mercancía peligrosa



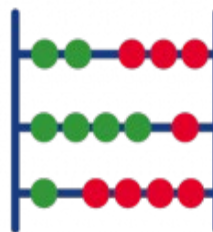
PRECIO VS VALOR



www.tengoun5thlevel.com

Precio cantidad de unidades monetarias que se paga por un bien o servicio

En logística, los costos de las operaciones se comparan con los costos de hacer lo que esencialmente se reduce a un buen negocio



La unidad monetaria de un país o región es la moneda de circulación oficial, utilizada como unidad de valor y que se usa para la adquisición de bienes o servicios por las instituciones y los ciudadanos.

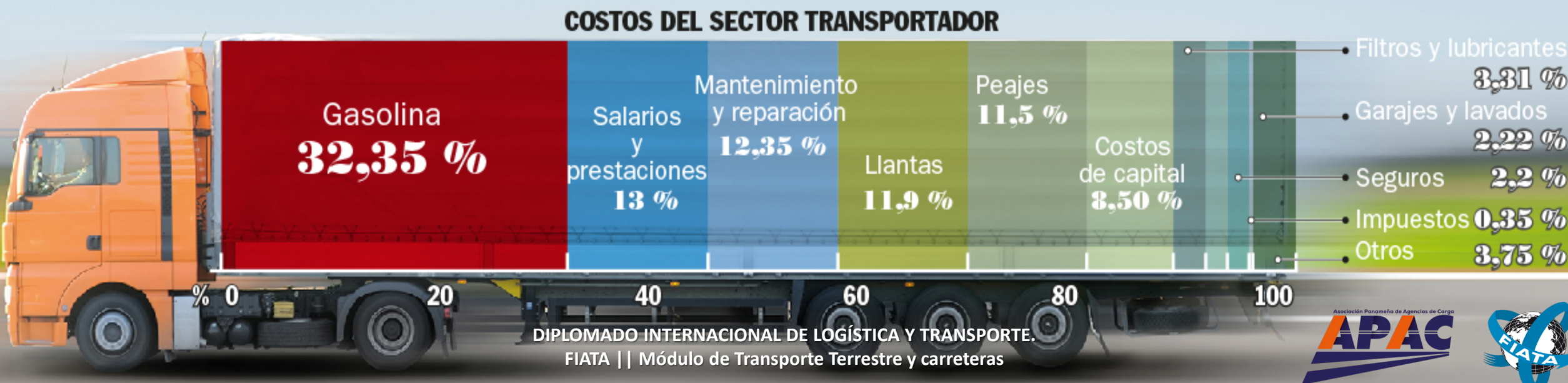


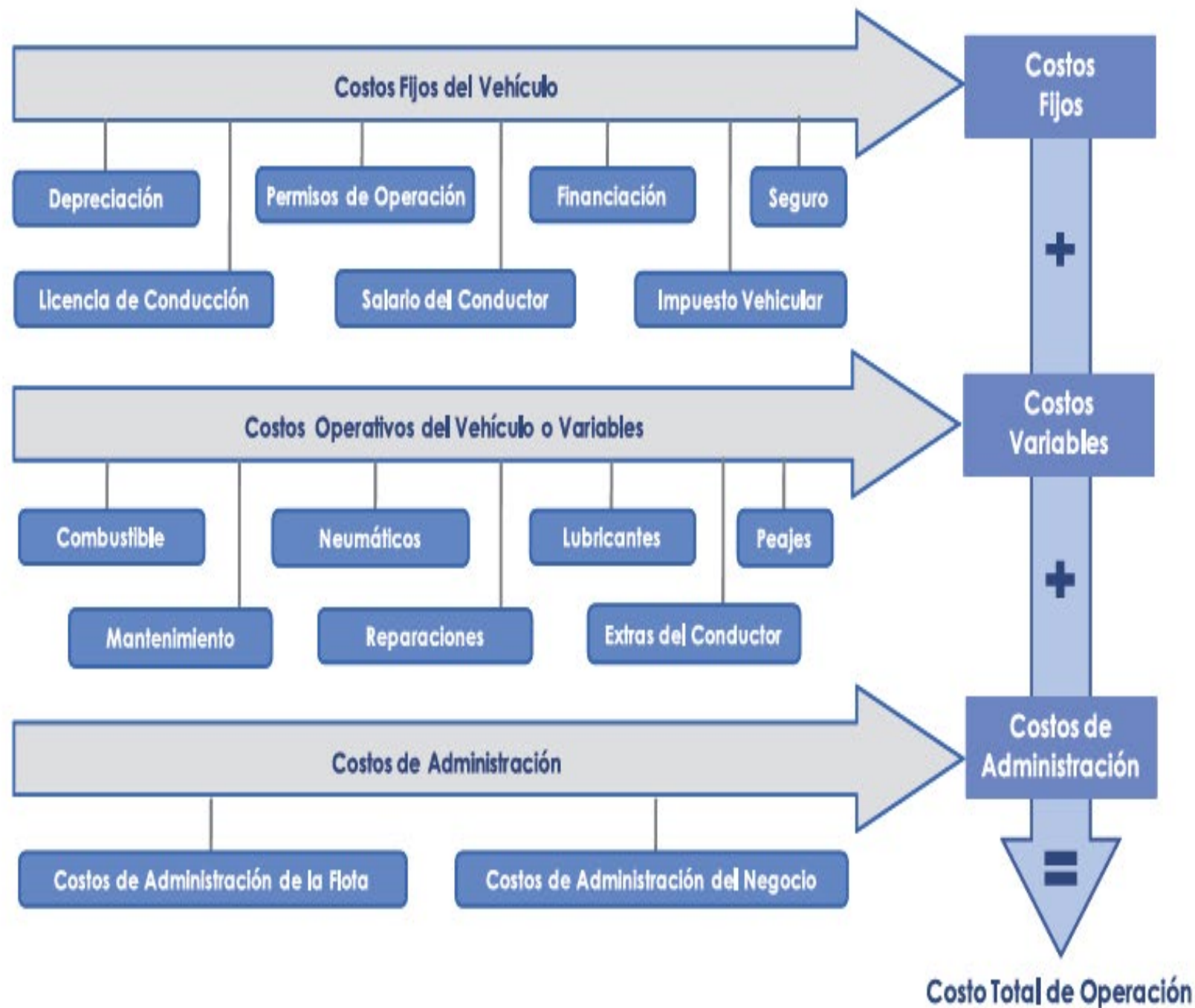
DIPLOMADO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE.
FIATA || Módulo de Transporte Terrestre y carreteras

El concepto de costo aquí empleado es el que corresponde al que transporta, entendido como el conjunto de recursos usados en la producción del servicio consignado a los dadores de carga. Se trata de la función de producción descubierta por las organizaciones de transporte quienes relacionan los distintos insumos con la obtención de los servicios finales, considerando la expresión monetaria de tales insumos factoriales, exteriorizados a través de precios de sistema.

¿CÓMO DEFINIR EL COSTO DE FLETE TERRESTRE POR KILÓMETRO?

¿QUÉ PRECAUCIONES DEBES TENER PARA EL CALCULO CORRECTO?





COSTOS FIJOS (Del vehículo)

Son independientes de si el vehículo es utilizado o no. Incluye lo siguiente:

- Depreciación / amortización
- Impuesto Vehicular
- Permisos de Operación
- Licencia de Conducción
- Salario del Conductor
- Seguro Vehicular
- Financiación del Vehículo

COSTOS VARIABLES (Operativos)

Varían con el nivel de utilización del vehículo, es decir, con el kilometraje recorrido. Incluye lo siguiente:

- Combustible
- Aceite y Lubricantes
- Neumáticos
- Mantenimiento
- Reparaciones
- Pagos Extras al Conductor



COSTOS DE OPERACIÓN DEL VEHÍCULO DE TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA



COSTOS DE ADMINISTRACIÓN

Relacionados con la gestión de la empresa de transporte y asignados a toda la flota de vehículos. Incluye:

- Personal y equipos de apoyo
- Salarios de gerentes, alquileres, asesoría legal, teléfonos, etc.



TRANSPORTATION MANAGEMENT

DIPLOMADO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE.
FIATA || Módulo de Transporte Terrestre y carreteras



■ A CUIDAR LA INVERSIÓN

Un camión es el instrumento para mover las finanzas de una empresa de autotransporte, y es la herramienta principal para generar ingresos y el costo de mantenimiento de un camión de carga es crucial para garantizar la completa disponibilidad de tu flota.

SISTEMA ELÉCTRICO

Consta de Baterías, fusibles, cableado, iluminación y sistema de ignición.

ACEITE Y FILTROS

Es el más básico de los mantenimientos. Se recomienda cada cierto kilometraje o tiempo dependiendo la marca y modelo.

AFINACIÓN

El consumo de combustible depende directamente de esta acción. Debe hacerse al menos dos veces al año.

REVISIÓN DE FLUIDOS

Además del aceite un camión requiere refrigerantes, líquidos de frenos, entre otros.

DIRECCIÓN Y SUSPENSIÓN

Los modelos recientes han incorporado mucha tecnología que hace más fácil su conducción, pero mas delicado su mantenimiento.

TRANSMISIÓN

Los camiones y tractos cuentan con transmisiones duales, lo que multiplica la cantidad de velocidades nominales de la palanca.

ALINEACIÓN Y BALANCEO

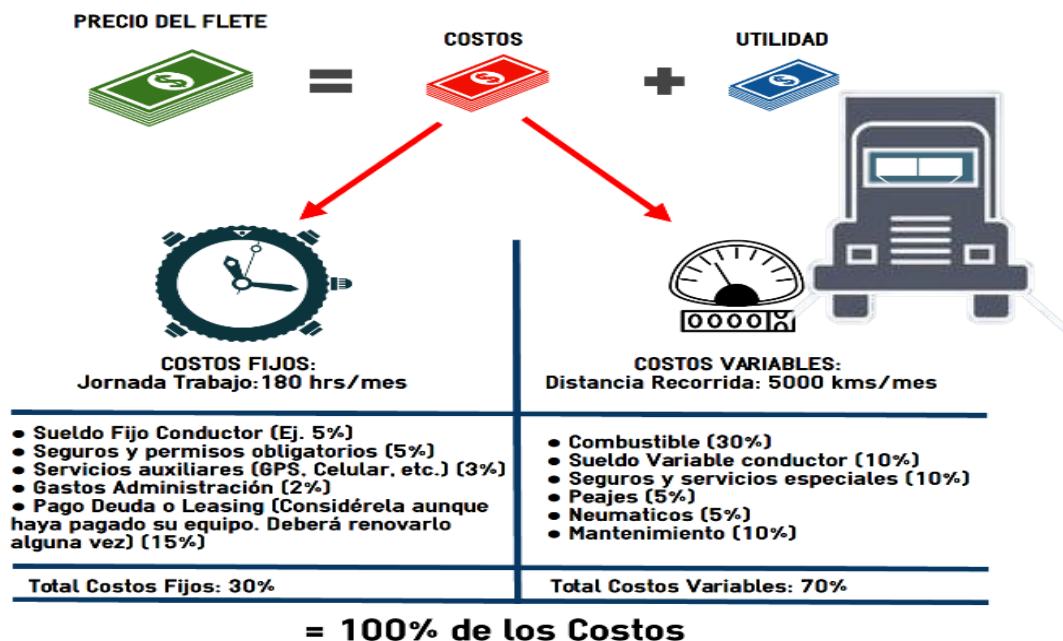
Un gran porcentaje de los accidentes se da por desperfectos en las llantas y esto afecta directamente a la dirección de la unidad.

FRENOS

Los frenos de un camión son sumamente complejos, pues reúne sistemas hidráulicos y mecánicos al mismo tiempo.



FICHA TÉCNICA: CÁLCULO DE COSTOS DE FLETES TERRESTRES.



¿Cómo calculamos el Costo y Precio de su Flete?

1. El precio y rendimiento del combustible proporcionado por el usuario nos permite estimar:

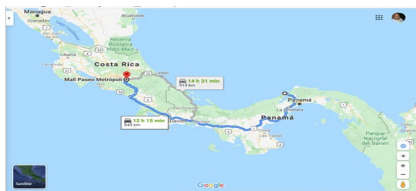


Costo por Tiempo: (\$/hr)



Costo por Distancia: (\$/Km)

2. Luego Ud. ingresa su ruta en la aplicación y Google maps nos entrega la distancia (kms) y tiempo de viaje (hrs). Ud. debe registrar los tiempos de Espera aproximados para Carga, Descarga y Revisiones obligatorias.



Costo por Tiempo: (\$/hr)

+

Costo por Distancia: (\$/Km)

COSTO TOTAL DEL FLETE

Se desplegará el Costo para viaje de Ida o Retorno y para el viaje Redondo.

3. Ud. deberá agregar la UTILIDAD que considera normalmente y obtendrá el precio aproximado del Flete.

¿Qué precauciones se deben tener para un cálculo correcto?

1. Unidades de medida del Rendimiento y Precio del Combustible deben ser de la misma clase.

Sistema Métrico: Litros, Kilómetros.



Rendimiento Combustible: Kms/Litro

Precio Combustible: \$/Litro

Sistema Inglés: Galones, Millas.



Rendimiento Combustible: Millas/Galón

Precio Combustible: \$/Galón

IMPORTANTE:

- El Símbolo \$ sólo refleja que el valor corresponde a un precio. Si su país utiliza otro símbolo tal como: Bs, \$/, €, £, Q, G; es probable que su navegador no lo muestre, por lo que considere que se trata de su moneda.
- Si ud. utiliza el rendimiento en (Kms/Lt) y el precio del Combustible en (\$/Galón) o viceversa, obtendrá CÁLCULOS INCORRECTOS.

2. Precios del Combustible.

Si el precio del combustible de su país está subsidiado fuertemente, utilice el precio internacional PROMEDIO convertido a precio local con el tipo de cambio de mercado libre o paralelo. Puede obtener ambos valores en la sección "Links de Interés".

www.globalpetrolprice.com

www.conversormoneda.com

3. Tiempos de Viaje y Espera.



El tiempo de Viaje que arroja el sistema considera una velocidad media de 65 (Kph). Ud deberá aumentar o disminuir el tiempo de viaje según se trate de rutas más rápidas o lentas que lo habitual.

Los tiempos de espera deben considerar: Carga, Descarga, Restricciones habituales de tránsito y revisiones obligatorias del cliente o legales (aduanas).

En los tiempos de Espera NO considere los tiempos de descanso normales del Conductor.

El sistema le entregará un costo y precio sugerido de flete según los parámetros de operación que Ud. ha utilizado. Si los valores no son los esperados, revise: Parámetros de Costos Fijos y Variables, Rendimiento y Precio del Combustible.



ESTUDIO DE CASO - 1

Parte A- Cuál es tarifa de flete que usted como empresa Transportista, puede cobrar en base a los costos operativos. Para el siguiente escenario.

COSTOS DE OPERACIÓN	IMPORTE \$	COSTOS FIJO UM / MES	COSTO VARIABLE KM / MES	PORCENTAJE % DEL COSTO TOTAL
Viáticos	\$1,000.00			
Tasas- impuestos	\$525.00			
seguro mensual	\$1,500.00			
Reparaciones	\$1,648.00			
Planilla mensual	\$2,500.00			
Neumáticos	\$2,233.00			
Mantenimiento	\$2,052.00			
Financiamiento del vehículo	\$1,600.00			
Combustible	\$5000.00			
Amortización del vehículo	\$2,000.00			
total	\$15,558.00			
ESTIMACIÓN EN TIEMPO: 8 viajes al mes / trayecto mínimo en horas trabajadas 12				
ELEMENTOS DE COSTOS HORAS MAQUINAS				
2019- DÍAS TRABAJADOS EN EL AÑO 260 / 24 HORAS = 10.83				

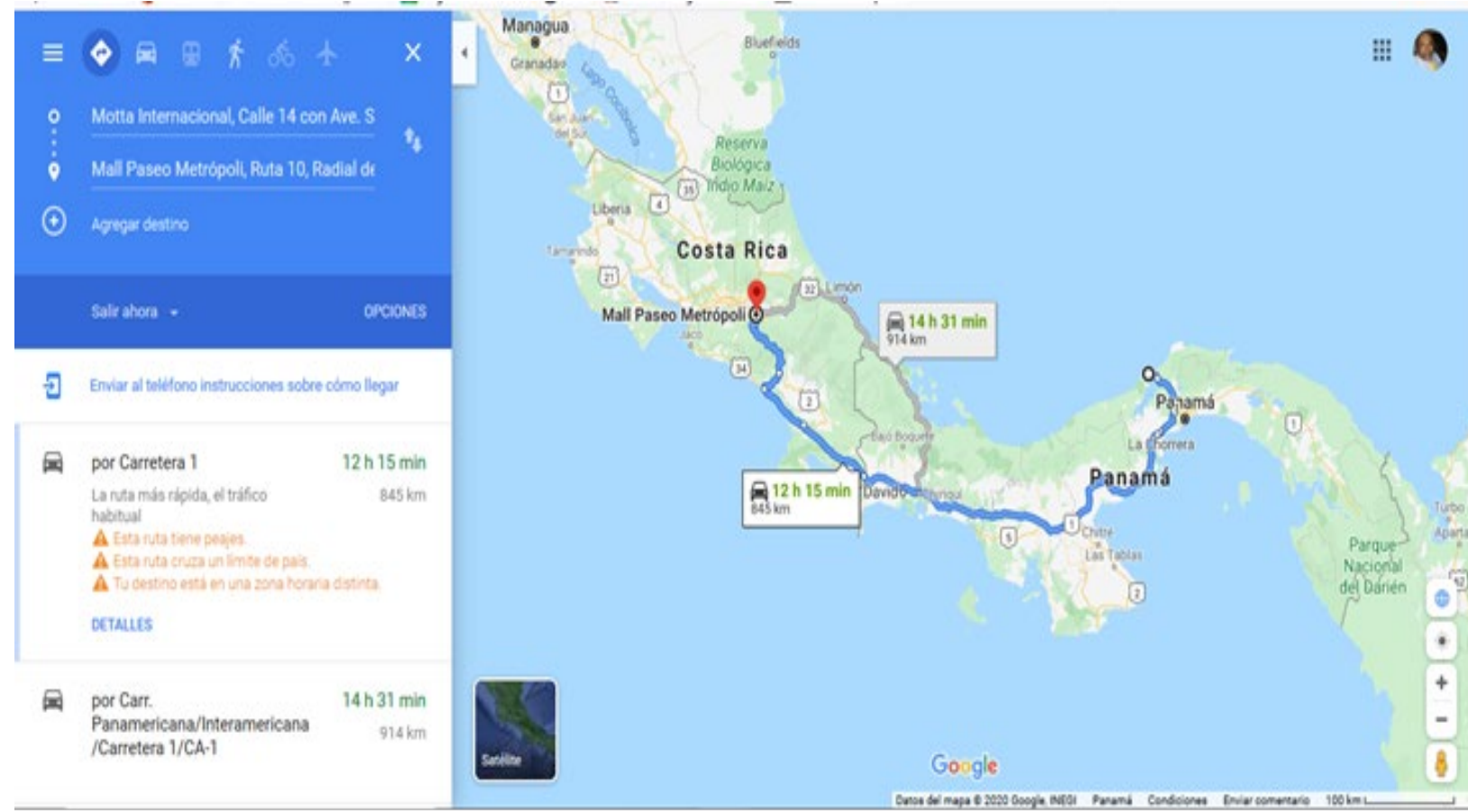


DATOS

RUTA: Origen: Motta Internacional, Calle 14 con Ave. Santa Isabel, Colón / Destino: Mall Paseo Metrópoli, Ruta 10, Radial de entrada a, Provincia de Cartago, Cartago, Costa Rica

El cálculo del flete se calcula de la suma de los costos fijos (CF) más los costos variables (CV) por la distancia.

$$T = CF + CV * D$$





Siguiente

¿Cuál de los costos fijos es el de mayor incidencia en los costos logísticos totales del transporte terrestre de carga.

¿Cuál de los costos variables es el de mayor incidencia en los costos logísticos totales del transporte terrestre de la carga

Partes B- Con base a la tarifa obtenida conforme los costos operativos de su empresa arriba indicados, determine los fletes se deben cobrar para las distancias y tiempo recorridos en los 5 ejemplos

	KM	Hrs	Totales
Flete 1	200	15	
Flete 2	500	10	
Flete 3	400	6	
Flete 4	100	4	
Flete 5	800	10	

¿ Por qué los costos de fletes se deben separar por tiempo y distancia ?

¿CÓMO CALCULAR EL COSTO DE UN FLETE TERRESTRE POR KILÓMETRO?

Para calcular el costo de un flete terrestre por kilómetro, debes considerar los siguientes aspectos:

- ☑ kilómetros recorridos por viaje;
- ☑ kilómetros recorridos durante un año;
- ☑ vida útil de tus neumáticos;
- ☑ y costo de neumáticos.

Con estos valores podrás aplicar estas fórmulas:

 **Precio de neumáticos / km recorridos por año = costo por km por un neumático**

 **Costo por km por un neumático X números de neumáticos = Costo por kilómetro**

A continuación, te vamos a poner un ejemplo para que sea más fácil entenderlo.

Si uno de tus vehículos recorre 300 km diariamente en un viaje de ida y vuelta, al mes estaría recorriendo 9,000 km y al año, aproximadamente, 100,000 km.

De esa manera, digamos que la vida útil de los 10 neumáticos que usa tu vehículo es de 100,000 km y pagaste por cada uno 25,000 UM.

Entonces, lo calcularías así:

$$25,000 \text{ UM} / 100,000 \text{ km} = 0.25 \text{ UM} / \text{Km}$$

$$0.25 \times 10 = 2.5 \text{ UM por cada km recorrido}$$

Esto quiere decir que, cada kilómetro que recorre un neumático te cuesta 0.25 UM y al multiplicarlo por 10 —siendo este el número de llantas de tu unidad— son 2.5 UM por cada kilómetro recorrido.

Entonces, un recorrido diario de 300 km te cuesta 750 UM el viaje, solo por los neumáticos. Y, para un total de 15 camiones estarías gastando aproximadamente 4,050.000 UM al año.

Sabiendo esto, al momento de comprar tus llantas puedes tomar una mejor decisión para adquirir las que más te convengan de acuerdo a el uso y rentabilidad que requieres.

Ahora que ya sabes cómo calcular el costo del flete terrestre por kilómetro recorrido y conoces cuáles son tus costos fijos y variables, ¡ya estás listo para ofrecerles a tus clientes unas tarifas que se ajusten a sus necesidades y a las de tu empresa!

CASO 2 - Costos del transporte de carga aplicando economía de escala

La economía de escala es considerada como una herramienta en la logística del transporte que se debe utilizar para el manejo eficiente y efectivo del volumen total del modo de transporte que se esté analizando.

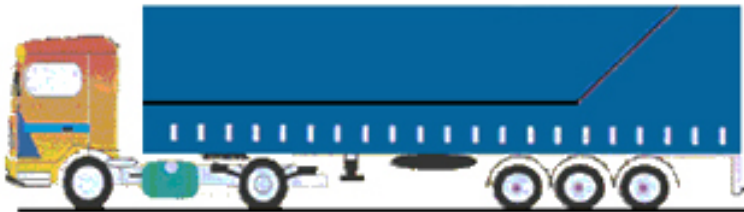
En este caso particular, se estará mirando el transporte terrestre y cómo se debe manejar en la distribución de las cargas para utilizar todo el volumen del camión y, así, poder disminuir los costos del transporte terrestre y ser rentable para la empresa.

“Las economías de escala y la economía de la distancia son dos principios claves en el transporte; la economía de escala se refiere a que el costo por unidad baja cuando el tamaño de los envíos aumenta, los envíos pequeños son más caros por unidad que los envíos grandes, la economía de la distancia significa que a medida que la distancia del envío aumenta, el costo por unidad de distancia baja” (Long, 2006, p. 101).



DATOS

MMA de los tráiler de 5
ó más ejes



40 Tm



40 Tm

- Tractor de carretera de 5 ejes que va ser un recorrido desde un punto W hasta un punto Q. El Tractor de carretera tiene las siguientes dimensiones 6 m x 2.4 m x 2.6 m y las cajas que se van enviar tienen las siguientes dimensiones 0,4 m x 0,2 m x 0,2 m; la empresa envió 1500 cajas. La empresa transportadora cobra un flete de \$1.300.00,
- Preguntas:
 - Según las dimensiones en este caso, cuál es la capacidad del Tractor de carretera , según las dimensiones y volumen (0,4 m x 0,2 m x 0,2 m;) de las 1500 cajas ?
 - Del total de la capacidad de carga en volumen del Tractor de carretera de 5 ejes , determine el % que está utilizando sólo en las 1500 cajas del cliente , indique cuanto el % restante.
 - Determine cuanto representa en unidades monetarias del total del flete cobrado una parte del Tractor de carretera.
 - Si se consolida con otro cliente que pueda cubrir este faltante, la empresa, cuál será el costo debe pagar.

Aplicando la economía de escala , cómo la empresa puede disminuir los costos al emplear toda la capacidad del Tractor de carretera de 5 ejes. Logrando mantener aun cliente satisfecho con mejor tarifa.

CASO 3 - Gestión Administrativa de Transporte Terrestre y Logística

El correcto diseño de rutas logísticas debe ser la máxima prioridad para las empresas que quieren garantizar entregas rápidas y puntuales

Las necesidades fundamentales que tienen hoy las empresas latinoamericanas para su gestión de logística de transporte terrestre son: aprovechar al máximo su flota disponible, planificar sus recorridos para cumplir con las entregas -teniendo en cuenta las restricciones de sus clientes-, medir su eficiencia, y llevar un control de sus gastos desde tiempo cero

¿Cómo optimizar el diseño de rutas logísticas?

¿Cómo resolver el problema de la entrega en la última milla?

Planificar una ruta logística para entregas de última milla es una tarea que varía de complejidad en función de aspectos como:

El tamaño de la empresa.

El número de unidades que componen la flota vehicular.

La cantidad de pedidos a gestionar.

La ubicación del centro logístico, entre otros factores.

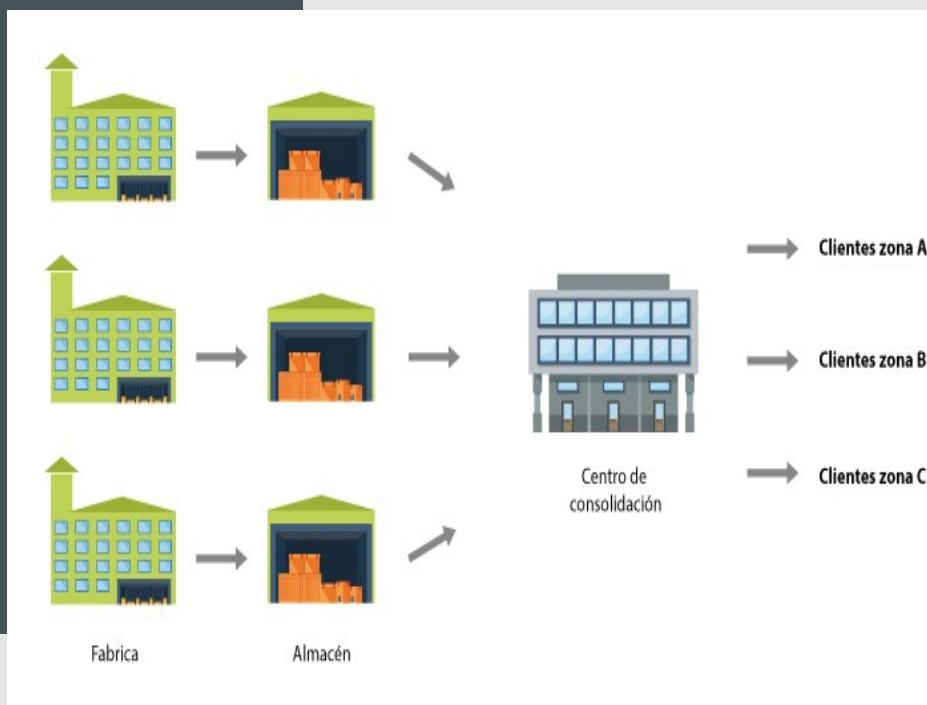
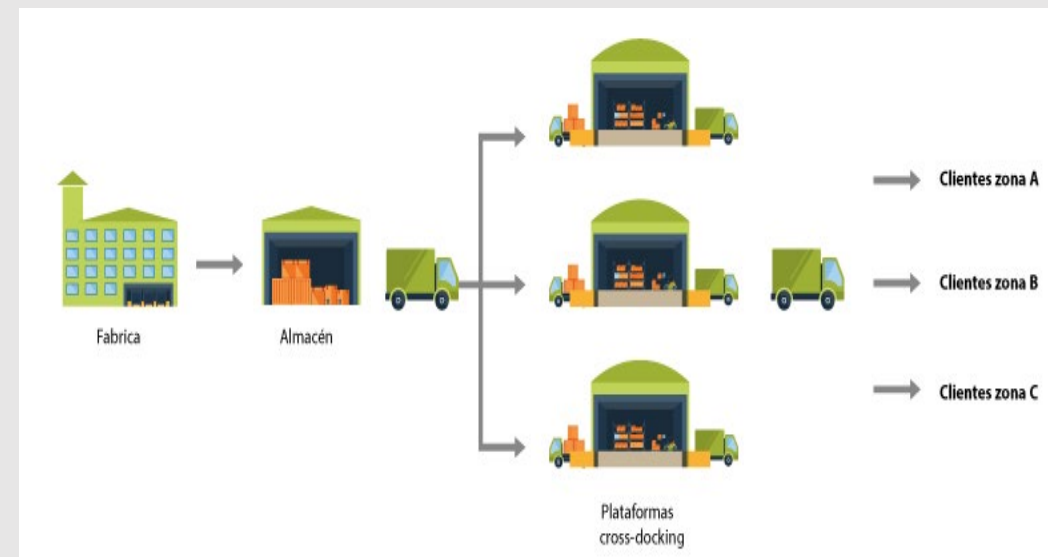
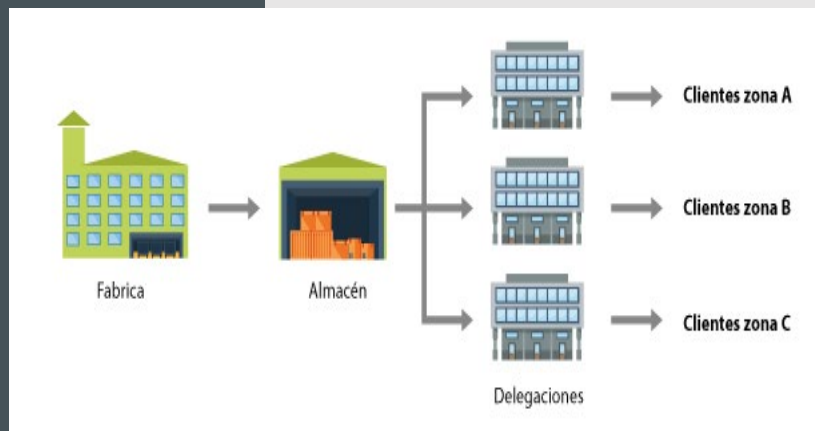
¿Sabes cómo planear tus entregas de la manera más eficiente posible?





Modelos de distribución

En el diseño de una ruta de transporte logístico intervienen distintos elementos, tanto internos como externos a la empresa.





Enunciado del caso

La Empresa Las Ganancias, ha asumido la necesidad de adaptarse a la competencia global, lo que desde el punto de vista logístico y de aprovisionamiento supone, buscar los mejores y más rentables proveedores de productos y servicios, implantarse en los países objetivo, ser flexible y excelente a nivel funcional y operativo para conseguir las mejores Compras y aprovisionamientos Internacionales, lo que a su vez, nos obliga a colaborar y buscar los mejores partners de Transporte Terrestre, logística y aduanas, Por lo que su empresa propone su propuesta.

La empresa Las Ganancias le formula las siguientes preguntas.

PREGUNTA

I. ¿Cuáles son las oportunidades para la reducción de costos logísticos en canales de comercialización: procesamiento de pedidos, almacenamiento centralizado / descentralizado / jerarquizado, gestión de transporte terrestre, manejo de ordenes pequeñas, nivel de inversión en activos propios para la operación logística, manejo de información. Regulación Nacional e internacional.

 ALACAT: coordinacion@alacat.org

 APAC Panamá:
academia@apacpanama.com

 AMACARGA México:
capacitacionyeventos@amacarga.mx

*Muchas
Gracias!*



DIPLOMADO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE.
FIATA || Módulo de Transporte Terrestre y carreteras



•TEMA: CAPITULO 2 - LA GEOGRAFÍA EN EL
TRANSPORTE INTERNACIONAL POR
CARRETERA

MAGTER. IRVING SANJUR