

Ahorros en los transportes

Los compradores buscan permanentemente aportar contribuciones a la organización, y un área de mucho interés es en las tareas logísticas. C.H. Robinson publicó un documento muy interesante denominado “[Supply Chains. Where to Find the Biggest, Fastest Transportation Savings](#)”, en donde presenta 10 opciones, que divide en 3 grupos, en función del grado de dificultad de implantación y los montos de ahorros posibles, que son: las Fáciles, las que requieren más trabajo y las difíciles. Recomiendo ver la matriz de clasificación que se muestra en el documento.

Para cada opción, el estudio muestra un potencial de ahorro, que debe ser interpretado solamente como una referencia ya que depende del estadio inicial en que se encuentra la categoría de transporte.

En el grupo de las opciones de ahorro fáciles encontramos:

1. Comprar precios de la organización con los estándares de la industria. El objetivo es identificar pagos fuera de mercado que permitan rápidas negociaciones. Esta opción solo identifica opciones de ahorro.
2. Contratos basados en desempeño. Regular, en una relación de largo plazo, el desempeño de los proveedores en base a premios o penalizaciones basados en las acciones que generen costos o ahorros a la organización. Típicamente se obtienen ahorros menores al 10%.
3. Optimizar el uso de pesos y espacios en las cargas. Implementa mecanismos para garantizar el máximo uso de los pesos que la ley permite, al mismo tiempo que se maximiza el cubicaje de los transportes. Los ahorros pueden estar en el rango del 10% al 40%.



Como se puede ver estas 3 requieren fundamentalmente de un mejor manejo de información y hacer el máximo uso de lo que hoy se utiliza.

Las opciones para generar ahorros que requieren más trabajo son:

4. Mejorar y asegurar el cumplimiento de las rutas. Esto asegurará estar operando con los menores costos. El uso de sistemas de administración del transporte, TMS, facilita ampliamente el uso de esta opción. Se estiman ahorros potenciales menores al 10%.
5. Optimizar el modo de transporte. Con el apoyo de un TMS se pueden evaluar las opciones de costo y tiempo de entrega para asegurar que en cada caso se selecciona el mejor modo de transporte. Con esta opción se alcanzas ahorros entre el 5% y el 10%.
6. Consolidación
 - o Simple. Consiste en combinar envíos que tienen el mismo destino dentro de una ventana de tiempo de entrega. el impacto esperado es entre el 1% y el 10% de ahorros.
 - o Multi-paradas. Se refiere al uso de “rutas lecheras” u optimización dinámica. En ambos casos, se optimiza el uso del peso / volumen de la unidad. Los ahorros e manejan en el rango del 5% hasta un 90% por embarque.
7. Cruce de andén. Consiste en enviar el material a una ubicación centra en donde es dividido en órdenes individuales y enviado a los destinos finales consolidado con otra mercancía. Para esta opción es difícil estimar el monto de ahorro.

Como se pudo ver, estas opciones requieren del apoyo de sistemas tipos TMS o modelos operativos más complejos como los “lecheros” o el “cross dock” sin embargo los ahorros pueden justificar el esfuerzo requerido para su implantación.

Dentro las opciones que se clasifican como difíciles, se tienen tres:

8. Movimiento continuo. Dentro de esta opción se combinan órdenes de caja completa en una secuencia para utilizar tarifas de un área de bajo costo en movimientos más largos. La idea es que el transporte entregue y recoja carga dentro de la ruta planeada. A pesar del esfuerzo, se estiman que los ahorros rondarán únicamente por el 1%.
9. Tours. Se colabora con otras organizaciones para reducir las distancias en las unidades viajan vacías. Generalmente se realiza con los mismos socios mediante el diseño de rutas repetitivas similares a un “lechero”. Los márgenes de ahorros oscilan entre el 1% y el 30%
10. Modelaje de la red: encontrar el punto óptimo considerando costos de manufactura, inventario y distribución. Es un proyecto más complejo que requiere de mayor tiempo y recursos pero los ahorros pueden ser altos llegando a valores del 20% o 30%.

Estas 3 últimas ya implican una mayor coordinación con otras organizaciones o montos de inversión más relevantes.

El artículo también me parece interesante porque muestra la aplicación de herramientas comunes de compras que no han sido utilizadas en esta categoría, tal vez debido a que se ha manejado de forma separada y en muchas organizaciones, las decisiones sobre transporte no requieren de la participación del área de suministro.