

LA **INFRAESTRUCTURA** DEFICIENTE IMPACTA EL COSTO DE ALMACENAMIENTO DE LOS EMPRESARIOS

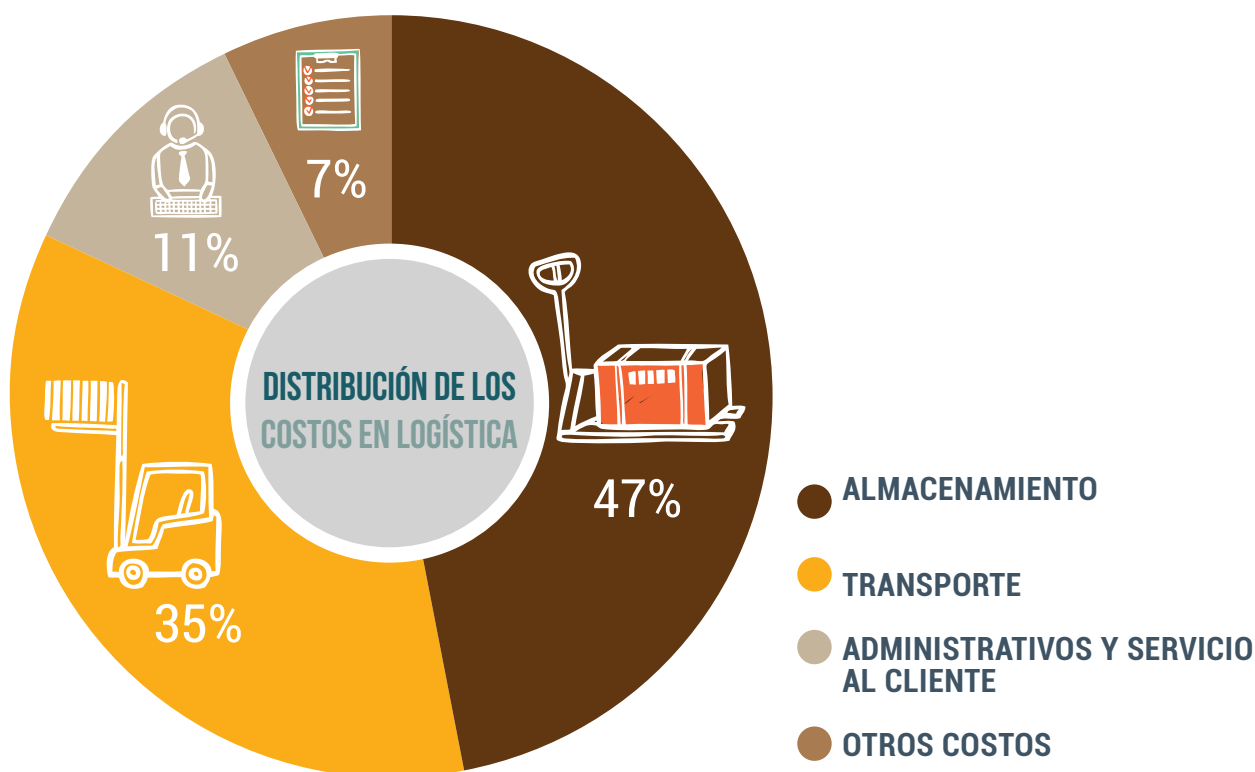


LA INFRAESTRUCTURA DEFICIENTE IMPACTA EL COSTO DE ALMACENAMIENTO DE LOS EMPRESARIOS

La competitividad de una economía está determinada en gran medida por la capacidad que tiene el sector privado de ofrecer productos y servicios atractivos, a clientes nacionales e internacionales, a precios competitivos y en el tiempo y lugar requeridos. De acuerdo con la Encuesta Nacional Logística (ENL), realizada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) en 2018, el costo logístico representa el 13,5% de las ventas, es decir, que de cada \$100 de ventas se gastan \$13,5 en almacenamiento, transporte, servicio al cliente y otros costos; mientras que en países desarrollados esta cifra oscila entre \$6 y \$9.

De acuerdo con la ENL 2018, como se evidencia en la gráfica 1, del 100% del costo logístico, el costo de almacenamiento representa el 46,5%, el de transporte el 35,2%, lo administrativo y de servicio al cliente el 11,1% y los otros costos el 7,2%. No obstante, es importante anotar que la ENL incluyó dentro del costo de almacenamiento, el costo de mantener inventarios que corresponde al costo de oportunidad proveniente de la decisión de mantener inventarios de materia prima, producto en proceso y producto terminado. Para efectos de este análisis, este costo será considerado como el quinto componente del costo logístico.

Gráfica 1. Distribución de los costos de logística





COMPONENTES DEL COSTO LOGÍSTICO

Es importante clarificar los componentes de cada tipo de costo logístico:

El **costo de almacenamiento** comprende los costos de los operadores logísticos, el arriendo de las bodegas de terceros o la depreciación de las bodegas propias, las tecnologías asociadas con el control de inventarios, el costo del etiquetado de los productos, la vigilancia y los seguros de las bodegas, entre otros.

El **costo de transporte** corresponde al costo de transporte primario (fletes pagados desde las plantas de producción hasta las bodegas) y secundario (fletes pagados desde las bodegas hasta los puntos de venta), las tecnologías asociadas, los sistemas de información y GPS, los escoltas, los seguros de transporte, entre otros.

Los **costos administrativos y de servicio al cliente** corresponden a los gastos de personal, los viáticos, las capacitaciones y las comunicaciones del personal al frente del proceso logístico y de servicio al cliente. Los otros costos corresponden a las devoluciones, los costos de destrucción, reciclaje y retornos de empaques, etc.

El **costo de mantener inventarios** se calcula como el costo de oportunidad de la inversión que la empresa realiza en inventarios de materia prima, producto en proceso y producto terminado. La decisión de mantener inventarios tiene un costo de oportunidad puesto que el dinero invertido en los mismos podría estar rentando en otras alternativas de inversión o generando liquidez para la empresa.

Un ejemplo:

La narrativa del costo logístico empieza por los inventarios. Una empresa debe tener inventarios para cubrir los tiempos de abastecimiento de sus productos. Si una empresa compra producto terminado a un proveedor en otra ciudad y se demora 5 días en llegar a su bodega, debe tener 5 días de inventario para poder atender los pedidos de sus clientes. Pero el mundo real no es tan predecible, los pedidos de los clientes pueden variar en este periodo de tiempo y el pedido del proveedor puede no llegar en 5 días sino en 7 o en 10 días. Para contrarrestar estas variaciones y garantizar el nivel de servicio prometido a los clientes en tiempo y cantidad, las empresas deciden tener inventarios. Se podría concluir que las principales razones para mantener inventarios son los tiempos de tránsito, la variación en los tiempos de tránsito y la variación en la demanda de los clientes.

¿Cómo impacta la infraestructura de transporte el costo de mantener inventarios?

Siguiendo con el ejemplo, supongamos que el movimiento de producto del proveedor a la empresa se hace por carretera y que, si la infraestructura estuviera en perfectas condiciones, el tiempo de tránsito sería de 3 días. Pero dado que esta no es la realidad, el tiempo de tránsito es de 5 días y esto hace que la empresa esté obligada a mantener un inventario superior al óptimo. Pero el tema se complica, pues el reto no es solo el tiempo de tránsito sino también su variabilidad, es decir, que a veces el trayecto toma 5 días, pero a veces toma 7 y a veces 10 días o más. Esta variabilidad puede ser generada por accidentes, derrumbes, demoras en los peajes o restricciones en el paso por las ciudades. Esta situación hace que la empresa se vea obligada a incrementar aún más su nivel de inventario para compensar esta variabilidad y mantener el servicio prometido a los clientes.

¿Cómo impacta la infraestructura al costo de almacenamiento?

En la medida en que las empresas deciden tener inventario, se genera la necesidad de custodiarlo y administrarlo. En general, si la empresa incrementa sus inventarios, el costo de almacenamiento se incrementa también. Actualmente, los clientes no quieren inventario, quieren entregas más frecuentes en cantidades más pequeñas. Esto genera el reto de ubicar el producto más cerca de los clientes con la complejidad proveniente de gestionar múltiples bodegas. Si la infraestructura de transporte estuviera en perfectas condiciones no sería necesario tener una gran cantidad de bodegas satélites, sino que se podría despachar producto desde una bodega central con los correspondientes ahorros en costos de inventario y almacenamiento.

“ DE CADA \$100 DE VENTAS, SE GASTAN \$13,5 EN COSTOS LOGÍSTICOS.”

¿Cómo impacta la infraestructura al costo de transporte?

El costo de los fletes es el principal componente del costo de transporte y corresponde al valor pagado al transportador por mover la carga de un lugar a otro. Los fletes incluyen rubros como combustibles, peajes, partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación, impuestos, comisiones, seguros, salarios y prestaciones de la tripulación y costos de capital, entre otros. El negocio de un transportador se centra en rotar su vehículo, es decir, garantizar que este activo este cargado y en movimiento durante todo el tiempo que sea posible. En la medida en que la infraestructura de transporte esté completa y en buen estado, los tiempos de tránsito disminuyen y, por ende, se incrementa la posibilidad de recorrer más kilómetros por año. Lo anterior podría llevar a la reducción del costo de fletes y, por ende, del costo de transporte.

Es importante anotar que la infraestructura de transporte es indispensable para hacer realidad las oportunidades de reducción de costos mencionadas anteriormente, pero a esta se debe sumar una adecuada gestión de los actores públicos y privados que hacen parte del sistema logístico. Los resultados en materia de competitividad solo se van a lograr si la infraestructura física, la infraestructura tecnológica, la institucionalidad pública y la regulación, la gestión del sector privado y la academia, y los servicios logísticos, trabajan en colaboración.

Análisis Económico realizado por:



**CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA**