

Gestión Integral de Transportes – Modelo de Gestión

Manuel Carpio-Rivero D´Angelo

Octubre 2008

Agenda

- Introducción
 - Antecedentes
 - Business Case
 - Modelo de Gestión
 - Conclusiones
-

Antecedentes

- ❑ Logística representa 10% - 15% costos totales,
 - ❑ Transporte representa el 45% - 50% de los costos logísticos,
 - ❑ Infraestructura limitada en el Perú,
 - ❑ Alta informalidad en el sector,
 - ❑ Fletes distorsionados - debajo de su valor real,
 - ❑ Poco profesionalismo en la industria,
 - ❑ Geografía complicada - difícil acceso,
 - ❑ Alto índice de accidentes - exposición de la organización - marca
 - ❑ Cultural - "Síndrome de la selección Peruana"
 - ❑ Empresas buscan una gestión integral a sus operaciones logísticas.
-

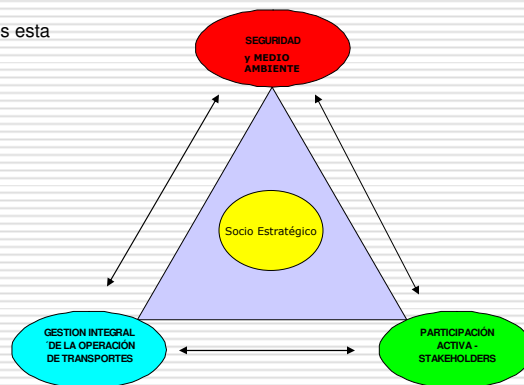
Business Case

- ❑ Empresa de producción, refinación y comercialización de hidrocarburos, representativa en el Perú,
 - ❑ Transporte de MATPEL,
 - ❑ Rutas con alto impacto social,
 - ❑ Clientes representativos para la empresa,
 - ❑ Gran número de stakeholders,
 - ❑ Impacto económico cliente y empresa,
 - ❑ Mercado competitivo,
 - ❑ Pocas empresas de transportes que cumplan el estándar operativo y de gestión determinado por el grupo,
 - ❑ Flota de 500 unidades a nivel nacional,
 - ❑ 700 conductores,
 - ❑ 50 empresas de transporte.
-

Modelo de Gestión

•El sistema de gestión integral de transportes esta basado en tres grandes pilares:

- Seguridad y Medio Ambiente,
- Gestión Integral de Operaciones,
- Participación Activa Stakeholders

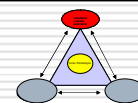
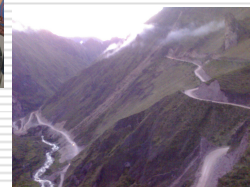


El éxito de la gestión depende de la integración de los pilares mostrados en el grafico

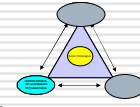
Seguridad y Medio Ambiente

•El sistema de gestión de la seguridad y medio ambiente esta basada principalmente en la prevención, control de actividades y respuesta a emergencias.

- Entrenamiento mensual,
- Charlas de cinco minutos,
- Manejo defensivo (Smith),
- Días de seguridad con la familia,
- Evaluaciones de riesgos en ruta,
- Observación Planeada de Trabajo (OPT),
- Simulacros – Plan de Contingencia,
- Unidad de monitoreo dedicada / escoltas,
- Investigación Accidentes / Incidentes,
- Programa de incentivos – Superate,
- Flash Informativos.



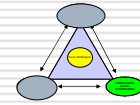
Gestión Integral de la Operación



- Pre – Viajes,
- Monitoreo de velocidades – GPS,
- Inspector dedicado en Supe,
- Auditoría de gestión,
- Auditoría de flota,
- Auditoría mantenimiento,
- Control horas de manejo / descanso,
- Monitoreo clima laboral,
- Evaluación y selección personal dedicado,
- Seguimiento KPI's.



Participación Stakeholders



- Comunidades a lo largo de la ruta,
- Transportistas (Comités),
- Reuniones con autoridades locales y regionales,
- Cliente,
- Proveedor,
- ONG's.



Conclusiones

- ❑ Las operaciones logísticas en el país requieren elevar sus estándares,
 - ❑ Aun se percibe un desconocimiento técnico,
 - ❑ Sin embargo, el número de profesionales en la industria va en aumento,
 - ❑ El mercado va exigiendo elevar los estándares de las operaciones,
 - ❑ Oportunidades en el mercado,
 - ❑ Visión a largo plazo – antitesis a “corto plazo”,
 - ❑ Gestión “verdaderamente” integral es una ventaja competitiva,
 - ❑ Informalidad general en el mercado genera una distorsión de fletes,
 - ❑ Empresas contratantes de servicios de transportes tienen un rol importante en elevar las condiciones del mercado,
 - ❑ Negociaciones / contrataciones basadas en estructuras de costos abiertas,
 - ❑ Desarrollar a las empresas – Know how de empresas transnacionales.
-