

## ANALISIS COMPARATIVO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

Héctor Gallardo Lassen  
Socio – KOM International (Chile)  
“The Supply Chain Management Experts”  
[hgallardo@komintl.com](mailto:hgallardo@komintl.com)  
[www.komintl.com](http://www.komintl.com)

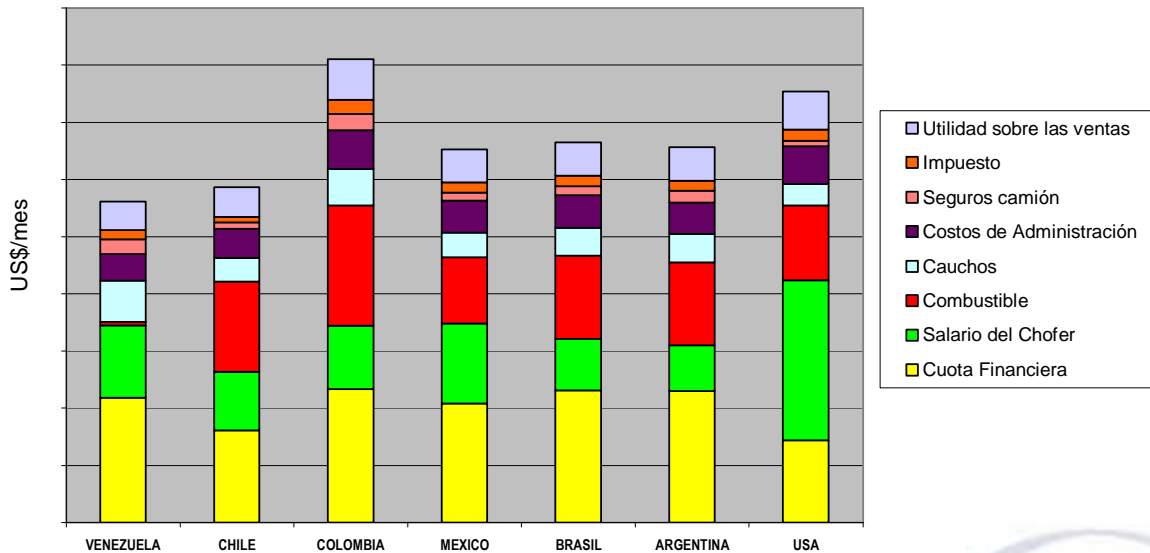
El progresivo interés de las empresas multinacionales en efectuar análisis comparativos de transporte entre los distintos países y explicar las diferencias entre el desempeño entre unos y otros, concluyó en un estudio internacional efectuado por KOM International, el cual arrojó interesantes luces de las diferencias respecto a la estructura de costos de transporte en distintos países, y que exponemos parcialmente a continuación:

El problema de muchas empresas con operaciones en distintos países, es la incapacidad de poder explicar adecuadamente las variaciones de desempeño en costo de sus sistemas de transporte. Efectivamente los estudios de KOM concluyen que las comparaciones directas son erradas y deben considerar las diferentes realidades de cada país. Por tal razón, el estudio se concentra en comparar un servicio equivalente en cada nación y determinar el comportamiento de la estructura de costos en el mismo caso.

### Principales supuestos del estudio:

- La productividad es la misma en cada país (misma cantidad de kilómetros recorridos en el mismo período de tiempo).
- El valor de la mercancía es baja y no requiere custodia adicional.
- Los costos administrativos se estimaron proporcionalmente equivalente a los costos totales.
- La utilidad bruta se estimó proporcional a los costos totales.
- Los principales costos considerados son: Cuota financiera, Salario del Chofer, Combustible, Cauchos, Seguros, Impuestos, Costos administrativos, y Utilidad sobre las ventas.
- El tipo de vehículo es equivalente en características (tracto camión y semirremolque), pero el valor de adquisición depende del valor en el país respectivo.



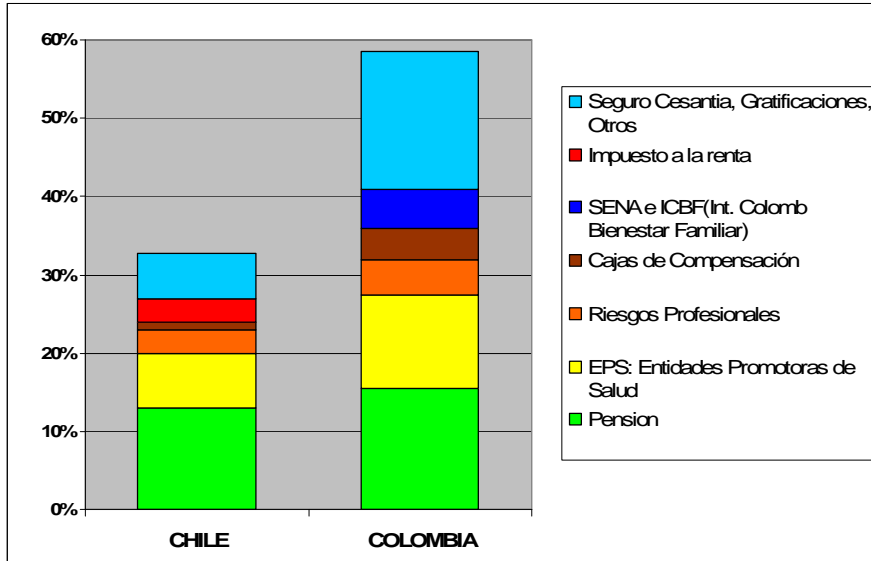


Los primeros hallazgos permiten desprender las siguientes conclusiones:

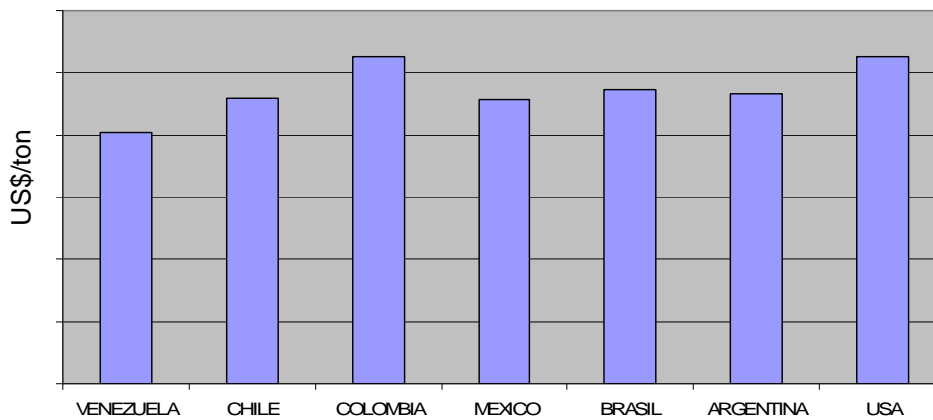
- Existen fuertes variaciones de costos entre un país y otro.
- Chile y Venezuela posee uno de los costos absolutos más bajos de la región. Sin embargo, en el caso de venezolano la causa es el alto subsidio al valor del combustible.
- Las mayores incidencias en la variación de los costos son: El valor unitario del combustible, Salario de los choferes y Tasa de endeudamiento en la adquisición de los vehículos.

Para comprender mejor solo uno de estos aspectos, es que mostramos las diferencias de las estructuras salariales entre dos países (Chile v/s Colombia), donde podemos observar que el factor prestacional (seguro social, salud y otros) de un conductor en Chile es de un 33%, en Colombia es de un 57%.





Sin embargo, dado que la legislación de transporte en cada país posee diferencias notorias respecto al Peso Bruto Vehicular máximo, al corregir el costo del mismo servicio por la carga máxima a transportar, para obtener el costo por tonelada transportada, se obtienen los resultados indicados en el gráfico siguiente.



Por otra parte, en relación al marco dentro del cual se desarrolla el transporte carretero, KOM ha evaluado el desempeño de cada nación, distintas variables en escala de 1 (bajo desempeño) a 7 (alto desempeño), donde nuevamente Chile posee una ventaja interesante respecto al resto de los países en Latinoamérica, que ayudan a generar ventajas competitivas, algunas de ellas transitorias y otras más difíciles de igualar.

Escala (1: baja a 5:alta)

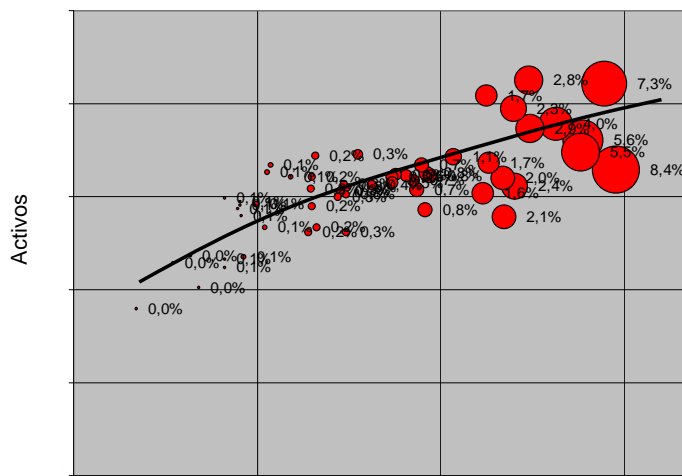
	VENEZUELA	CHILE	COLOMBIA	MEXICO	BRASIL	ARGENTINA
Calidad de las carpenterías viales interurbanas	3	5	3	5	5	5
Calidad de las carpenterías viales urbanas	3	5	3	4	4	4
Velocidad de viaje interurbana	4	5	3	5	3	4
Velocidad de viaje urbana	2	4	3	3	3	4
Transporte nocturno	3	5	1	4	4	4
Seguridad de robos en ruta	1	4	2	2	3	3
Fiscalización de pesos en ruta	2	5	3	4	4	4
Desarrollo Legislación laboral para conductores	3	4	3	3	4	4
Fiscalización de ley laboral	1	3	1	2	3	3
Promedio	2,4	4,4	2,4	3,6	3,7	3,9

**Rentabilidad (Utilidad después de impuesto sobre las ventas):**

Otra inquietud permanente, tiene relación al comportamiento de las utilidades que se pueden esperar de una empresa de transporte, para lo cual a partir de distintos estados de resultados de empresas de transporte latinoamericanas, observamos que:

- Los activos se incrementa en forma decreciente conforme el tamaño de la empresa aumenta, fundamentalmente porque las empresas de mayor envergadura comienzan a subcontratar servicios de transporte a terceros para absorber la variabilidad de la demanda de transporte.
- Las empresas pequeñas, poseen utilidades cercanas a cero y las más grandes entre 5% y 8% aproximadamente.
- La utilidad sobre ventas de una empresa de transporte aumenta conforme la empresa es más grande, llegando a un máximo de 9% para las más eficientes.

**Sector Transporte**



● Utilidad / Ingresos



### Conclusiones generales:

- Los principales factores que explican las diferencias de costos de transporte para un mismo servicio entre los distintos países son: (a) la legislación laboral porque genera factores prestacionales sobre el salario líquido del conductor notablemente distinto entre un país y otro, (b) las tasas de interés por endeudamiento en la adquisición de un vehículo, (c) los aranceles de importación que generan diferencias en el valor de adquisición de un vehículo similar de hasta un 30% entre un país y otro, (d) la geografía que afecta en el rendimiento (km/lit.), y (e) valor del combustible.
- Las diferencias de la legislación del transporte, también es una variable importante, ya que mientras en una nación el Peso Bruto Vehicular es de 45 ton, en otras es de 52, permitiendo transportar más toneladas por viaje para una misma configuración de ejes en un tracto camión y semirremolque.
- Análisis comparativos de costos sin considerar las variantes estructurales de cada país no son adecuados para generar conclusiones.

Almaviva

