

CONSERJE AYTO. DE MOLINA DE SEGURA 2019



TELEOPOSICIONES

Avda. Maisonnave 28, bis 4ª Planta, Alicante

temarios@teleoposiciones.es

**TEMA 11 Almacenamiento y traslado de
materiales y enseres. Traslado de
cargas.**

DISTRIBUCIÓN FÍSICA.

La Distribución Física es el término empleado para describir las actividades relativas al movimiento de la cantidad correcta de los productos adecuados al lugar preciso en el momento exacto. La calidad del servicio, intrínseca a las operaciones de distribución, es fundamental desde el punto de vista estratégico, pues constituye para la empresa una importante ventaja competitiva que lleve a los clientes a su elección aunque el producto sea muy similar o incluso inferior al de sus competidores.

Es evidente que toda fabricación exige una fase de preparación que comprende los diversos aprovisionamientos que asegure el suministro de materias primas y materiales, seguida de un proceso de transformación durante el cual se mueven los materiales haciéndoles seguir el recorrido mas o menos complejo que exijan las transformaciones, con lo que el producto circula a través de la empresa, para finalmente terminar con una fase de distribución, en la que el producto acabado es almacenado y después llevado a los lugares de consumo.

Asimismo, es necesario proveer a los servicios de producción de todos los elementos necesarios para su propio funcionamiento, además de librar a los talleres de los desperdicios, desechos y subproductos obtenidos en la fabricación.

La distribución en planta de almacén debe estar estructurada de forma que consiga alcanzar las siguientes metas:

Un flujo con pocos retrocesos

Mínimo trabajo de manipulación y transporte

Mínimos movimientos y desplazamientos inútiles del personal

Eficiente uso del espacio

Previsión de una posible expansión

Las reglas que deben seguirse cuando se realiza la distribución en planta de almacenes son:

Los artículos de más movimiento deben ubicarse cerca de la salida para acortar el tiempo de desplazamiento

Los artículos pesados y difíciles de transportar deben localizarse de tal manera que minimicen su trabajo

Los espacios altos deben usarse para artículos ligeros y protegidos

Los materiales inflamables y peligrosos deben situarse en zonas cerradas y protegidas

Los artículos grandes protegidos o insensibles al agua y al sol pueden almacenarse en algún anexo, en el exterior del edificio del almacén

Deben dotarse de protecciones especiales a todos los artículos que los requieran

Todos los elementos de seguridad y contra incendios deben estar situados adecuadamente en relación a los materiales almacenados

Para diseñar el almacén tenemos que limitarnos al espacio físico edificado y las necesidades requeridas para las mercancías a almacenar. Debemos planificar el espacio destinado a almacén con el fin de conseguir los objetivos y rentabilidades establecidos en el plan logístico; para ello, antes de hacer la distribución es necesario conocer las siguientes necesidades:

Mercancías que se desea almacenar: descripción, forma, tamaño, peso, propiedades físicas.

Cantidad de unidades que se reciben en un suministro.

Frecuencia del suministro: diario, semanal, quincenal, mensual.

Medios de transporte externo: características y carga que transportan.

Equipo de transporte interno: carretillas manuales, mecánicas, elevadores y tiempo utilizado.

Cantidad de unidades a almacenar de cada producto (máximo, mínimo).

Superficie de almacenamiento: según la altura y los métodos empleados.

4.1.-Concepto de distribución física logística.-

El concepto de logística hace referencia a las actividades de dirección del flujo de materiales y productos, desde la fuente de suministros, para la elaboración del producto, hasta su utilización por el usuario final.

El término distribución física se utiliza frecuentemente como sinónimo de logística. Sin embargo, algunos autores definen a cada uno de esos términos del siguiente modo:

Logística: Es el arte de dirigir el flujo de materiales y productos de la fuente al usuario. Incluye el flujo total de materiales, desde la adquisición de las materias primas al suministro de productos acabados a los usuarios finales y los flujos de información que ocasionan el control y registro del movimiento de materiales.

Distribución física: Es la parte de la logística que hace referencia al movimiento externo de los productos desde el vendedor al cliente o comprador.

Se considerará en adelante que logística y distribución física son términos equivalentes y que abarcan aquel conjunto de operaciones llevadas a cabo para que el producto recorra el camino que dista desde su punto de producción hasta el consumo. Los canales de distribución son los que posibilitan el desarrollo de estas actividades.

4,2.-Funciones de la Distribución Física.–

Para que la distribución física pueda cumplir su cometido principal lleva a cabo un conjunto de actividades que se agrupan en las siguientes:

Procesamiento de los pedidos: Incluye todas aquellas actividades relativas a la recepción, comprobación y transmisión de órdenes de compra.

Manejo de materiales : Determinación de los medios materiales (carretillas, cintas transportadoras, etc.) y procedimientos para mover los productos dentro y entre almacenes y locales de venta de la propia empresa.

Embalaje: Elección de los sistemas y formas de protección y conservación de los productos: papel, plástico, cajas de cartón o de madera, etc.

Transporte del producto : Determinación de los medios materiales (camión, ferrocarril, avión, barco, etc.) a utilizar y plan de rutas a seguir para mover el producto desde el punto de origen al del destino.

Almacenamiento: Selección del emplazamiento, dimensión y características (refrigeración, automatización, etc.) de los almacenes en los que se deben guardar los productos.

Control del inventario : Determinación de las cantidades de productos que el vendedor debe tener disponibles para su entrega al comprador y establecimiento de la periodicidad con que han de efectuarse los pedidos.

Servicios al cliente: Establecimiento de los puntos de servicio, medios materiales y personas para recibir y atender al cliente, así como para entregar y cobrar el producto.

La distribución física supone un conjunto de decisiones complejas e interrelacionadas que requieren una adecuada planificación.

El funcionamiento efectivo de la distribución física puede ser un factor esencial para mantener una ventaja competitiva, sobre todo en empresas que llevan a cabo una distribución intensiva.

4.3.-Objetivos de la distribución Física

Un sistema de distribución eficaz será aquel que tenga a disposición del mercado los productos que éste demande, en la cantidad precisa y en momento oportuno, para esto debe disponerse de unos medios logísticos adecuados, que suministren los productos a los canales de distribución.

Para que la logística sea eficiente deberá llevarse a cabo al menor costo posible. No obstante, al contemplar los costos de la distribución física deben tenerse en cuenta, no solo los costos directos de cada una de las actividades que engloba (procesamiento de pedidos, transportes, almacenaje, etc.), sino también la interrelación entre cada una de ellas y los costos de oportunidad en que pueden cubrirse.

Los costos están muchas veces interrelacionados: una variación en el costo de las actividades de la distribución física afecta el costo de las demás, por lo que debe considerarse la suma de todos los costos y no cada uno de ellos en particular. Por otra parte, las interrelaciones no se limitan a los propios costos de la distribución física, sino que también afectan a los denominados costos de oportunidad.

Un costo de oportunidad es aquel en el que se incurre por las ventas que se dejan de realizar, por retrasos en el suministro, por no tener el producto en existencia cuando se demanda o por no atender al cliente antes de que decida marcharse y comprar el producto en otro sitio. Una reducción del costo de almacenaje, por ejemplo, puede provocar una ruptura de stocks, es decir, una falta de disponibilidad del producto en el momento en que se demande y en la cuantía solicitada, lo que provocara la pérdida de ventas.

Un sistema eficaz de distribución física debe evitar los costos de oportunidad.

En definitiva, los objetivos de la distribución física pueden concretarse en los siguientes:

Suministrar la cantidad de producto demandada.

A los puntos de venta apropiados.

En el momento preciso.

Al menor costo total (suma de los costos directos del sistema logístico y de los costos de oportunidad).

4.4.-Transporte a los puntos de venta.-

Para que pueda realizarse la venta es preciso que el establecimiento distribuidor esté establecido y el producto se encuentre a disposición del comprador para su adquisición. El transporte desde el punto de origen al de destino, contribuye a hacer posibles estos objetivos.

Hay muchas formas distintas de mover físicamente un producto de un lugar a otro, pero en la mayoría de los casos las modalidades de transporte se concretan en las siguientes:

a) Terrestre:

Por carretera: furgoneta, camión, furgón o vehículo similar.

Por ferrocarril: tren.

b) Marítimo/fluvial: barco, barcaza, gabarra, etc.

c) Aéreo: avión, helicóptero, dirigible, etc.

d) Otros: oleoductos, tuberías, cintas transportadoras, etc.

Es evidente que tenemos diversas técnicas de transporte , cuya diversificación puede ser muy grande debido a las mercancías a transportar y a la naturaleza de los desplazamientos, a saber:

1.-El ferrocarril.-Hace mas de un siglo gozaba de un casi monopolio en los transportes rápidos y masivos por vía terrestre, y hoy día sigue siendo muy importante para distancias medias y grandes, pese al avance singular de los transportes por carretera y marítimo.

La gama de servicios que ofrece es amplísima, yendo desde pequeños paquetes de pocos kilos hasta un tren completo de mercancías.

Es prácticamente insensible a las variaciones climáticas, con lo que el ferrocarril reúne una destacada regularidad junto a una gran seguridad de explotación, prestándose al transporte de todo tipo de mercancías mediante el empleo de vagones especialmente preparados con vistas a las peculiaridades de determinados envíos.

El mayor inconveniente es que tiene una gran desventaja por el hecho de estar ligado a su propia infraestructura , de tal forma que solo puede atraer el tráfico de las zonas que atraviesa por medio de transportes de cercanías, lo que supone un transbordo y pérdida de tiempo.

2.-La carretera.-Durante prácticamente 75 años fue un medio de transporte complementario, pero a partir del desarrollo de los vehículos automóviles de gran capacidad y el incremento mundial de las redes de autopistas y carreteras , ha ido tomando un auge considerable.

El transporte por carretera es el complemento indispensable para los transportes ejecutados por otros medios que no tienen acceso directo al interior de las empresas, con lo que actualmente realizan además la casi totalidad de los servicios de transporte no masivos a corta y media distancia por medio de camiones y furgonetas.

La mayor ventaja consiste en su flexibilidad y disponibilidad, que le permite realizar la entrega de puerta a puerta en todos los casos de transporte terrestre, debido al desarrollo de las carreteras que forman una red de comunicación perfectamente extendida, junto a la posibilidad de agrupar en un mismo vehículo envíos de diferente procedencia o destino, siempre que se trate de puntos de reparto situados en un mismo recorrido o circuito establecido.

3.-La navegación fluvial.-Solo es factible cuando existan cursos fluviales o ríos con el suficiente caudal que permita la navegación de barcas, gabarras u otros barcos preparados para la realización del transporte fluvial. Suele ser interesante sobre todo para el transporte masivo de mercancías muy pesadas, o en aquellas otras donde la rapidez del envío no tenga importancia,

La lentitud del transporte fluvial se compensa por su bajo precio, habiéndose mejorado hoy en día por la técnica de convoyes de barcas que llevan millones de toneladas en las grandes vías navegables.

4.-La navegación marítima.-Este sistema de transporte ofrece grandes posibilidades, tanto en lo referente a la naturaleza de las mercancías como al tonelaje a transportar. Necesita siempre, o casi siempre, complementarse por recorridos de aproximación atendidos por medios de transporte terrestre (ferrocarril y carreteras), lo que supone problemas de coordinación y almacenamiento en puertos, especialmente cuando se trate de cargas completas en unidades navales especiales acondicionadas para el transporte de minerales, petróleos, productos inflamables, cereales, etc.

Es especialmente utilizado este sistema de transporte marítimo, entre puertos costeros y en trasportes intercontinentales, a pesar de las crecientes facilidades que ofrece la aviación.

En los últimos tiempos se esta tratando de innovar en la construcción de barcos que disminuyan drásticamente el consumo de combustibles utilizando energías solares e incluso eólicas. A resaltar la incorporación de la técnica de los contenedores que ha incrementado considerablemente el transporte marítimo, así como en ferrocarril y carretera.

5.-La navegación aérea.- Los transportes de mercancías por aire, limitados en un principio a pequeños paquetes, se han desarrollado

enormemente, sobre todo a partir de la creación de líneas regulares de carga aérea atendidas por aviones de carga perfectamente preparados.

Normalmente, este sistema aéreo se utiliza especialmente para cargas de gran valor, tonelajes reducidos y que necesitan una gran rapidez de transporte , además de necesitar una garantía de seguridad en su entrega, sobre todo cuando se emplee en mercancías frágiles y delicadas. En este contexto , también esta tomando importancia la utilización de helicópteros preparados para el transporte de mercancías.

Últimamente, se están diseñando aviones de carga que permitan mayores tonelajes e incluso estudiándose la posibilidad de un resurgimiento de los dirigibles y autogiros.

6.-Oleoductos, cintas transportadoras, etc.-Este tipo de transporte se adapta bien a los tráficos masivos y regulares e , incluso mejor, a los permanentes o casi permanentes. Se trata de la construcción de instalaciones fijas de redes de tuberías o oleoductos utilizados para el transporte de componentes líquidos o gaseosos. También suelen utilizarse instalaciones con cintas transportadoras que , en este caso sirven para el traslado de minerales, cereales u otras mercancías de estructura similar.

Normalmente se trata de inversiones considerables, y con transportes muy especializados, generalmente limitados en cada caso a una sola mercancía, necesitándose en muchos casos de la aquiescencia de los organismos y poderes públicos , incluso de varios países.

4.5.- Criterios de evaluación del transporte.-

Las distintas modalidades de transporte consideradas pueden ser evaluadas por una gran diversidad de criterios. Entre ellos cabe destacar los siguientes:

Costo. Dentro de una misma modalidad de transporte, el costo puede variar sensiblemente según el tipo de mercancía, tamaño del embarque, distancia a recorrer.

Rapidez / velocidad. Se mide por el tiempo transcurrido hasta que se recibe la mercancía.

Capacidad. Tamaño o cantidad del producto que puede ser transporta

Disponibilidad. Facilidad para contratar una forma de transporte a un destino específico.

Frecuencia. Continuidad del transporte.

Fiabilidad. Consistencia o capacidad del medio de transporte para llevar a cabo sus funciones en los plazos y condiciones previstas.

Servicio. Acondicionamiento de las mercancías, reparación de daños y desperfectos, etc.