

# SELECCIONE CAMION DE DISTRIBUCION URBANA MAS RENTABLE



**René Calderón Folch**

Encargado Distribución Urbana  
Volvo Chile

Empresas de Transporte que realizan Distribución Urbana, se encuentran con la problemática de rentabilizar sus servicios en presencia de Tarifas (ingresos) cada vez más estrechas. En muchos casos, el Transportista realiza este servicio por el Valor de Reventa del camión al término del período, quedando los Flujos Mensuales sin interés económico de relevancia.

Actualmente, este problema se ha resuelto seleccionando el camión de menor precio de venta del mercado, incluso seleccionando un tipo de camión de menor capacidad de carga de la necesaria, para así minimizar el impacto de la cuota mensual (leasing) de adquisición del camión, sobre los estrechos flujos mensuales de la tarifa.

Sin lugar a dudas, esta solución funciona y ha permitido realizar la Distribución Urbana en Chile pero no Maximiza la Rentabilidad del "Proyecto de Transporte" del Operador Contratado, siendo que debiera ser éste el Objetivo Principal del transportista.

Conocer la Rentabilidad del Camión a seleccionar, debiera ser el foco de atención principal del inversionista en camiones,

*...no necesariamente el camión de menor Precio de Venta es el que genera el menor Costo Total...*

considera exigir a los proveedores de camiones, información más allá de cotizar su valor de venta, se requiere conocer los costos de operar dicho camión en su aplicación específica y de los costos de mantener el camión operativo. Con esto, no estoy considerando la disponibilidad operativa propia del camión, (más vale un camión operando que en el taller) concepto que es fuertemente considerado por las marcas de camiones de mayor valor al momento de fabricar un camión. Usted debe saber que existen marcas que fabrican camiones para ser los de menor costo de venta y otras que fabrican camiones para ser los de menor costo de operación. Cosas muy distintas para usted.

Entonces, maximizar la rentabilidad, consiste en considerar tres elementos fundamentales que deben ser valorizados en términos mensuales:

1. Precio Venta del Camión,
2. Costos Operacionales, y
3. Valor de Reventa.

**Precio de Venta, (expresado como Valor Cuota Mensual de Leasing contratado)**

### Costos Operacionales:

- **Consumo Combustible,** (Conocer rendimiento en km/Lt del camión evaluado en aplicación solicitada por cliente)
- **Costo Mantenciones Preventivas,** (Suma de todas las mantenciones periódicas hasta 100.000 kms)
- **Costo de Mantenciones Correctivas,** (Valor de los repuestos más usados en Distribución Urbana)

Valor Reventa Camión al 4 año, (Valor camión terminado contrato de leasing de 4 años, utilizando Norma de Depreciación Comercial de 15% primer año y 10% los siguientes años)

A modo de ejemplo, consideremos dos alternativas de camiones para Distribución Urbana (PBV 17 Ton), la primera un camión de Mayor Precio de Venta y la segunda alternativa, camión de Menor Precio de Venta: (los datos son reales obtenidos de listas de precios de sus marcas)

		Camión 1 Mayor Precio Venta	Camión 2 Bajo Precio Venta
1	Precio Venta Camión (US\$ + Iva)	63.000	55.000
2	Leasing 4 años (\$+Iva/mes, 10% pie)	895.000	790.000
3	Costo Operacional Mensual (\$)		
	Combustible (\$/mes)	693.548	796.296
	Mantenciones Preventivas (\$/mes)	120.017	151.707
	Mantenciones Correctivas (\$/mes)	62.574	105.425
	<b>Total Costo Mensual (\$/mes)</b>	<b>1.771.139</b>	<b>1.843.428</b>
	<b>Ahorro Mensual (\$/mes)</b>	<b>72.289</b>	
	<b>Ahorro en 4 años Camión (\$/mes)</b>	<b>3.469.874</b>	

(Estos datos consideran uso camión de 60.000 km/año, dólar \$588, Petróleo \$430, Mantenciones Preventivas hasta 100.000 kms, Mantenciones Correctivas con Precios Lista de repuestos mas usados en distribución urbana).

Proyecto Transporte 4 años	Camión 1 Mayor Precio Venta	Camión 2 Bajo Precio Venta
Costo Total Proyecto 4 años (\$)	89.614.072	92.508.544
Valor Reventa Camión (año 4, \$)	20.658.883	18.035.533
<b>Costo Total Proyecto - Reventa (\$)</b>	<b>68.955.189</b>	<b>74.473.011</b>
<b>Ahorro Total 4 años Camión (\$)</b>	<b>5.517.822</b>	

Estos datos nos permiten conocer, finalmente, el Costo Total del Proyecto (\$) de utilizar este camión para Distribución Urbana durante todo el Proyecto de Transporte, en este caso 4 años.

El **Costo Total del Proyecto**, es el que debe ser comparado con la segunda alternativa de camión y así elegir el que menor costo genera en el proyecto

completo. Como se aprecia en el ejemplo, **no necesariamente el de menor Precio de Venta da el menor Costo Total del Proyecto**, sino el

camión que se comporta más económicamente en su uso y que tenga el mayor Valor de Reventa al final del proyecto.

# ESTUDIO REVELA QUE RUTAS NO CONCESIONADAS SON INSEGURAS

**N**ingún kilómetro de carretera de doble vía no concesionada tiene un diseño seguro para la velocidad de tránsito indicada en las señales, según el estudio internacional realizado a 2.500 kilómetros de carreteras de Vialidad con un volumen de tránsito superior a los dos mil vehículos por día, y que estuvo a cargo del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (IRAP).

Se analizaron rutas de las regiones Metropolitana, Valparaíso, O'Higgins, Maule, Araucanía, Los Lagos y de Los Ríos.

El estado de las vías fue calificado en una escala entre una y cinco estrellas (de menor a mayor seguridad), que deja en evidencia

que de los 2.500 kilómetros, 71 tienen la peor calificación e inseguridad. Ningún tramo calificó para cinco estrellas, 352 kilómetros recibieron cuatro estrellas; 613 kilómetros, tres estrellas, y 1.506 km, dos estrellas.

En Chile, alrededor del 60% de las carreteras no son concesionadas y por ende son de responsabilidad de Vialidad.

En las carreteras donde hay muchos peatones se debe realizar una exclusión del tránsito vehicular, reducir la velocidad del desplazamiento y hacer vías peatonales y ciclovías.

Asimismo, se deben instalar cruces peatonales, construir pistas para motocicletas e instalar barreras

protectoras que ofrezcan seguridad pasiva. Bajo el punto de vista del tránsito vehicular, el informe señala que se deben eliminar los objetos estáticos en los bordes de las carreteras (como árboles, postes o señales de tránsito) y sustituirlos con señales o postes de iluminación deformables y proteger a los usuarios con vallas de protección. Además, se debe limitar el número de accesos menores a las carreteras principales, incluir vías de giro y sustituir cruces de carreteras en T por rotondas y pasos bajo nivel.

El estudio fue promovido por el Automóvil Club de Chile (Acchi) y financiado por la Fundación FIA y el Banco Mundial.

(Fuente: EMOL)