

Jornadas Técnicas organizada pela AECOC (Associação de fabricantes e distribuidores)

Apresentação de Angel González, Diretor Geral da Acotral “Utilização de Mega camiões em Espanha”

CUSTOS E BENEFÍCIOS DOS MEGACAMIÕES

Com a chegada dos megacamiões a Espanha, que está ao virar da esquina, o Diretor Geral da Acotral, Angel Gonzalez, analisou numa Jornada organizada pela AECOC, quais os benefícios e custos dos megacamiões em comparação com os veículos tradicionais, uma vez encontradas as melhores combinações:

- *O RDS323 (rígido + dolly + semirreboque)*
- *A configuração TSR232 (trator + semirreboque + reboque)*
- *E TSS223 (trator + reboque link + semirreboque).*

Em primeiro lugar, a configuração de um rígido 410cv, um dolly com prato e semirreboque 33 paletes, em nomenclatura abreviada RDS323, é provavelmente aquele que oferece um melhor raio de viragem e uma distribuição mais uniforme da carga sob o veículo, ou seja, uma melhor distribuição do peso entre os módulos de modo a que não existam grandes diferenças entre a massa por eixo. A estas vantagens soma-se também a sua utilização modular ao poder-se reutilizar o dolly e o semirreboque com diferentes tratores.

Em contra, a necessidade de investimento é maior em comparação a outras configurações, sendo provavelmente a mais cara para veículos de 25,25 m, ao mesmo tempo que a capacidade de carga é menor, dado que a tara é elevada, e a substituição do veículo é mais difícil.

A segunda configuração, trator + semirreboque + reboque (TSR232), conta atualmente com problema acrescentado, uma vez que semirreboque não está homologado para atrelar um reboque. Uma vez que este problema esteja solucionado, a carga útil é elevada, dado a tara ser mais leve, ao mesmo tempo que é mais fácil substituir o reboque e como tal, apresenta-se como a configuração mais económica. No entanto, a manobralidade, uma distribuição de carga menos homogênea e a impossibilidade de dividir o veículo são os seus pontos débeis.

Inserido em: 4-março-2016

Fonte: cadeia de suministroo

No que diz respeito à terceira configuração, composta por um trator e semirreboque de 18 paletes com uma quinta roda extensível sob a qual se pode atrelar outro semirreboque de 33 paletes (TSS223), a sua grande vantagem é que o tandem extensível proporciona uma ampla gama de possibilidades podendo desenganchar o último semirreboque para aceder a diferentes plataformas ou vias.

Se comparamos cada uma destas configurações com os camiões tradicionais, o investimento necessário pelo transportador aumenta entre 40% e 50% por veículo, enquanto que o custo por km percorrido se verifica entre 20% e 25%, dependendo da configuração.

No entanto, o custo das toneladas por km transportado reduz-se entre 13% e 17%, enquanto que o custo por paleta manipulada se reduz por volta de 20% nas três configurações.

Os resultados da empresa, que leva mais de uma década trabalhando na implementação destes veículos em Espanha, partem de uma análise feita à sua própria frota, que ascende a 2.576 veículos, e às operações dos 174 milhões de kms que percorrem anualmente.

Em comparação ao tradicional veículo composto por trator e semirreboque, as três configurações de veículos euro-modulares destacam-se, na opinião de Gonzalez, relativamente a múltiplas possibilidades, estas são a RDS323 (rígido + dolly + semirreboque), a configuração TSR232 (trator + semirreboque + reboque) e a TSS223 (trator + reboque link + semirreboque).

No quadro seguinte podem ver-se as percentagens dos custos de exploração dos veículos euro-modulares, comparando o investimento, aplicando um 2X3, o custo por km percorrido, e custo por tonelada/km, e custo paleta/km.

COSTES DE EXPLOTACION DE LOS VEHICULOS EUROMODULARES 25,25m

	Configuración del vehículo			
	TS 23	RDS 323	TSR 232	TSS 223
Inversión	100	150,70	143,66	147,89
Aplicamos '2x3'	300	301,41	287,32	295,77
Coste por km rodado	100	125,03	120,65	122,50
Coste por tn/km	100	87,07	83,31	85,00
Coste por palet/km	100	80,90	78,07	80,50

(valores en %)

Alerta: A impressão deste documento torna-o um Documento Não Controlado pelo que carece de confirmação da sua actualização em www.antram.pt

Considerando que estas configurações são as mais convenientes, embora conforme o tipo das operações a realizar, umas sejam mais convenientes que outras, convém conhecer os benefícios e os custos que estas teriam para uma empresa de transportes, em comparação com um camião de 40 toneladas.

Assim, se tomarmos como base 100 como o correspondente a uma unidade standard, constituída por um trator com um eixo motor e um semirreboque, para o caso de transporte frigorífico, a configuração rígido + dolly + semirreboque destaca-se por necessitar de um maior investimento, superando em 50% o custo de um veículo pesado "normal", enquanto que a configuração trator + semirreboque + reboque superaria o mesmo em 43,66%, e a que inclui o reboque link em 47,89% .

No entanto, se se aplica o principio de "2 x 3", ou seja, que dois mega-camiões na estrada equivalem a três camiões de 40 toneladas, o investimento na configuração do dolly é praticamente semelhante à dos camiões tradicionais, enquanto que as configurações TSR 232 e TSS 223 seriam inclusive ainda mais económicas.



E isto considerando os preços atuais, que é expetável que diminuam à medida que se vão generalizando estes veículos e, como tal, os seus custos unitários de produção.

O aumento do custo por km percorrido aumenta em 25% na configuração mais cara, a RDS 232, e estabelece-se num aumento de 20,65%, naquela em que um semirreboque atrela um reboque.

Inserido em: 4-março-2016

Fonte: cadeia de suministroo

Por outro lado, o custo por tonelada/km é reduzido em cerca de 13%, no caso de utilização da versão do dolly, em 15% na do reboque link e em 16,7% na TSR 232.

Considerando palete / km, a redução dos custos é inclusive maior, diminuindo entre 19% e 22%, nas três combinações em comparação com o veículo tradicional.

Fonte (traduzido de): <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/beneficios-y-costes-de-los-megacamiones-para-la-empresa-de-transporte/> - 4/março/2016

