

Distribuciones sostenibles, la decisión sobre el tipo de vehículos. Parte B

Pedro Gutiérrez, gerente de la Distribuciones Sostenibles, sigue “dándole vueltas” al tema de la renovación de su flota.

Tiene enfocado el tema, pero sabe que las decisiones con alto impacto económico como esta se deben tomar “calculadora en mano”

Para ello, se va a apoyar en una herramienta que utilizó en una de las formaciones de logística, de las organizadas por el fabricante de cervezas con el que trabaja, a la que asistió y va a analizar las siguientes opciones;

Para la Zona céntrica de la capital (A), se plantea las siguientes opciones:

- Furgones de 1.500 Kg carga útil
- Camiones de 4.500 Kg carga útil

Para las Zonas no céntricas y de la periferia de la capital (B), se plantea las mismas opciones:

- Furgones de 1.500 Kg carga útil
- Camiones de 4.500 Kg carga útil

Para las zonas de poblaciones alejadas, son poblaciones de tamaño pequeño (entre 1.000 y 15.000 habitantes (C), se plantea las mismas opciones:

- Camiones de 4.500 Kg carga útil
- Camiones de 7.500 Kg carga útil

Como ya vimos, las zonas son diferentes tanto en complejidad, como en distancia, como en volúmenes (y frecuencia) de pedido por cliente...tal como aprendió en la formación, estas diferencias se pueden sintetizar en los siguientes puntos:

- Tamaño medio de pedido de los clientes en la zona
- Ratio de pedidos medios / hora que se pueden realizar, que está muy condicionado por:
 - la dificultad de acceder, circular y repartir en la zona...
 - ... y también es diferente según el tipo de vehículo, porque en la misma zona, con la misma dificultad, según las características del vehículo, se puede mover mejor o peor
- Distancia que hay desde la nave hasta la zona y, por tanto, tiempo que se emplearía en hacer una recarga (vuelta a la nave + recarga + desplazamiento de nuevo a la zona)

Para poder hacer el análisis, ha tenido que obtener información interna del tamaño medio del pedido de las diferentes zonas y ha tenido que hacer trabajo de campo para ver qué diferencias en número de repartos por hora se producen entre los diferentes tipos de vehículos. En su caso, él ya tiene en su flota actual dos de los tipos de vehículos que ahora se plantea adquirir (camiones de 4.500kg de carga útil y camiones de 7.500kg de carga útil); en el caso de los furgones, ha tenido que “tirar” de un colega que tiene una distribuidora en una zona con similitudes a la suya, que usa furgones y que conoció en una de las formaciones, para obtener la información.

La información recopilada por Pedro Gutiérrez es la siguiente:

- Zona céntrica de la capital (A)

Horas disponibles para reparto	Zona	Tipo vehículo	Capacidad máxima viaje (cap. vehícul)	Volumen medio por servicio (kg)	Servicios / hora según tamaño pedido y vehícul	Tiempo de recarga y vuelta a la zona (horas)
8	A	Camión 4.500 kg carga útil	4.500	150	2,50	1,00
8	A	Furgón 1.500 kg carga útil	1.500	150	3,25	0,80

- Zonas no céntricas y de la periferia de la capital (B)

Horas disponibles para reparto	Zona	Tipo vehículo	Capacidad máxima viaje (cap. vehícul)	Volumen medio por servicio (kg)	Servicios / hora según tamaño pedido y vehícul	Tiempo de recarga y vuelta a la zona (horas)
8	B	Camión 4.500 kg carga útil	4.500	225	3,00	1,00
8	B	Furgón 1.500 kg carga útil	1.500	225	3,50	0,80

- Zonas de poblaciones alejadas, son poblaciones de tamaño pequeño (entre 1.000 y 15.000 habitantes (C))

Horas disponibles para reparto	Zona	Tipo vehículo	Capacidad máxima viaje (cap. vehícul)	Volumen medio por servicio (kg)	Servicios / hora según tamaño pedido y vehícul	Tiempo de recarga y vuelta a la zona (horas)
8	C	Camión 7.500 kg carga útil	7.500	300	3,00	1,50
8	C	Camión 4.500 kg carga útil	4.500	300	3,00	1,50

Con datos en la mano, Pedro quiere aterrizar el planteamiento que había hecho y confirmar el tipo de vehículo que más se adapta y mayor capacidad real de reparto (por jornada) le permite.

Ayude a Pedro Gutiérrez utilizando para ello la plantilla de cálculo de vehículo óptimo según las características de la zona y el mercado.