

## El concepto del TCO como referencia en el Mercado de Automoción

### El Concepto de *Total Cost of Ownership* (TCO)

À la hora de escoger un coche, la cuestión financiera asume una importancia fundamental y en eso, la mayoría de las veces, el potencial comprador tiene como base , el precio del coche.

Pero la verdad es que una decisión basada en el coste de adquisición, es por si sola inconsecuente porque la propiedad del vehiculo y su uso generaran un coste muy superior durante su vida útil, y, por veces, lo que parece mejor elección en un principio, saldrá, al fin y al cabo, mas onerosa al final.

Por eso, hay que introducir en la racionalidad de una decisión de compra, la del uso del bien y los costes asociados a ello.

En ese sentido, aparece el concepto de "Total Cost of Ownership" en la compra que un coche, que traduce el concepto de los costes totales que se generaran por utilizar ese vehículo durante su ciclo de vida; ó sea: todos los costes asociados a la utilización de un coche hasta que su propietario lo venda.

Analizando los costes principales por el uso de un vehiculo, podemos diferenciarlos en 2 distintas áreas, y dar algunos ejemplos de los más importantes en cada una de ellas.

Los mas importante son los **costes directos** (son los costes con impacto inmediato en el "bolsillo del usuario"; aquí asume especial importancia:

a) La **Depreciación**: perdida de valor del vehiculo a lo largo del tiempo de su utilización. Este concepto es traducido fácilmente por la diferencia entre el valor de compra del coche y de venta en el momento en que su propietario lo vende al cabo de x tiempo (valor del V.O.);

b) Los **Costes de Mantenimiento y Neumáticos**: respecto a los costes de mantenimiento preventivo (lo que esta previsto por el fabricante en términos de revisiones/servicios), y los de costes de mantenimiento correctivo (los que son resultado del desgaste por uso del vehículo y averías), además de los costes de sustitución de neumáticos.

c) Los **Costes de Combustible**: estos derivan del consumo de combustible del vehiculo, y en función de la utilización y kilometraje que el usuario haga.

d) Los **Costes "Obligatorios"**: son los costes asociados a la propiedad ó usufructo del vehiculo, como los costes legales (IMC anual), ó Seguros Obligatorios, etc.

En un según nivel vienen los **costes indirectos** que corresponden a los costes de oportunidad que resultan del impacto que el uso de un vehículo pueda tener en los costes de usuario, no de una forma directa, pero de una forma indirecta. Se consideran aquí, por ejemplo, los costes que pueden resultar para el usuario de la inmovilización del vehículo por mantenimiento, avería, etc. Estos se diferencian de un vehículo a otro, en función de su fiabilidad, así como de su frecuencia de revisiones, que implicarán un tiempo de inmovilización distinta entre distintos vehículos, y, como tal, traerán costes suplementarios para el usuario (sea por uso de un coche de alquiler ó transportes públicos, sea por el tiempo/horas "no productivas" que esas inmovilizaciones implican para el usuario).

### Un ejemplo de la aplicación del concepto de *Total Cost of Ownership* (TCO)

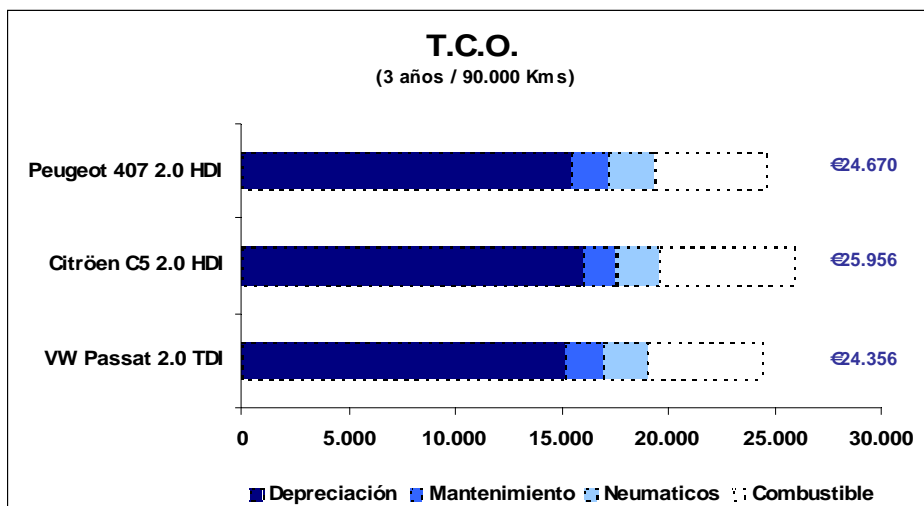
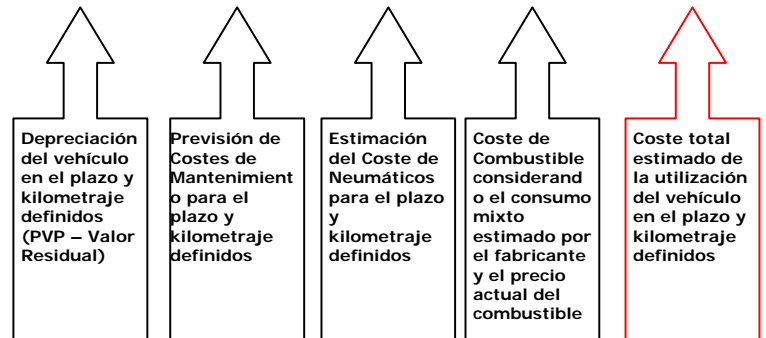
Cogiendo un ejemplo de un análisis del Total Cost of Ownership hecho por FleetData en Septiembre'07 para 3 vehículos en el segmento Medio, podremos verificar que el coche con menor PVP no es lo que menor coste total presenta para su propietario.

#### NCBook - TCO

ANOS > 3  
KMS > 90.000

© FleetData 2007

| Código FD   | Marca   | Modelo | Versión       | PVP    | Depreciación | Mantenimiento | Neumáticos | Combustible | TCO TOTAL |
|-------------|---------|--------|---------------|--------|--------------|---------------|------------|-------------|-----------|
| VAGPAS0741  | VW      | Passat | 2.0 TDI 140cv | 29.210 | 15.189       | 1.798         | 2.059      | 5.310       | 24.356    |
| CIT-C50366  | Citroën | C5     | 2.0 HDI 138cv | 28.105 | 16.020       | 1.567         | 1.979      | 6.390       | 25.956    |
| PEU4070019A | Peugeot | 407    | 2.0 HDI 136cv | 27.600 | 15.456       | 1.733         | 2.171      | 5.310       | 24.670    |



En este ejercicio algunas simplificaciones fueran introducidas, como considerar el PVP en cambio del Precio de Compra final, solo considerar las componentes principales de los costes directos (Depreciación, Mantenimiento & Neumaticos y Combustible), etc., pero es suficiente para demostrar que los costes del "ciclo de vida" son distintos en los diferentes vehículos, y que no en raras veces, el análisis estricto del coste "spot" (precio de compra) puede al final, no ser la mejor opción a la hora de comparar distintos vehículos.

Es importante resaltar que la componente principal de los costes que un propietario tendrá que soportar durante la vida de su vehículo, será seguramente el coste de depreciación. En nuestro ejemplo este tipo de coste pasa los 60% del total que un consumidor tendrá que soportar por tener uno de estos coches por 3 años y haciendo un total de 90.000 kilómetros.

Importante también, el peso que tiene la componente del combustible (mas de 20% del coste total), a pesar de la estimativa haber sido efectuada en base a la previsión de los fabricantes del consumo mixto del coche y con los precios de combustible de septiembre de 2007 (hoy este valor tendría un peso superior).

De una forma simple, pero relevante, podremos decir que el coche que seria el mas barato, al final no saldrá como el que generará menores costes a lo largo del ciclo de vida del mismo, si no, el que se presente como el PVP más caro, sale al final como la mejor opción porque genera costes inferiores a los demás.

Así mismo, con este pequeño ejemplo, se intentó demostrar que la racionalidad financiera para escoger un vehículo no deberá basar-se en el concepto inmediato de "cual es el precio de compra", pero si, y en esto como en otras compras de bienes duraderos, en el coste total de la utilización del bien.

---

Notas:

FleetData es una compañía multinacional de "market intelligence" en la área de automoción teniendo una larga experiencia en los mercados donde esta presente (Alemania, Italia, España y Portugal).

Los valores del ejemplo presentado fueran producidos por FleetData con base en sus herramientas de predicción del valor de usado a futuro (Valor Residual) y estimativa de valores de mantenimiento, y en base a la información que FleetData recoge de los Precios y Especificaciones de los fabricantes que operan en el mercado español.