

Pesquisa Custos Logísticos no Brasil 2015

FUNDAÇÃO DOM CABRAL



Núcleo de Logística,
Supply Chain e
Infraestrutura



Coordenadores

Paulo Tarso Vilela de Resende

Paulo Renato de Sousa

Paula Oliveira

Bolsistas Fapemig

Bruna Catão Braga

Larissa de Freitas Campos


Rafael Barroso de Oliveira



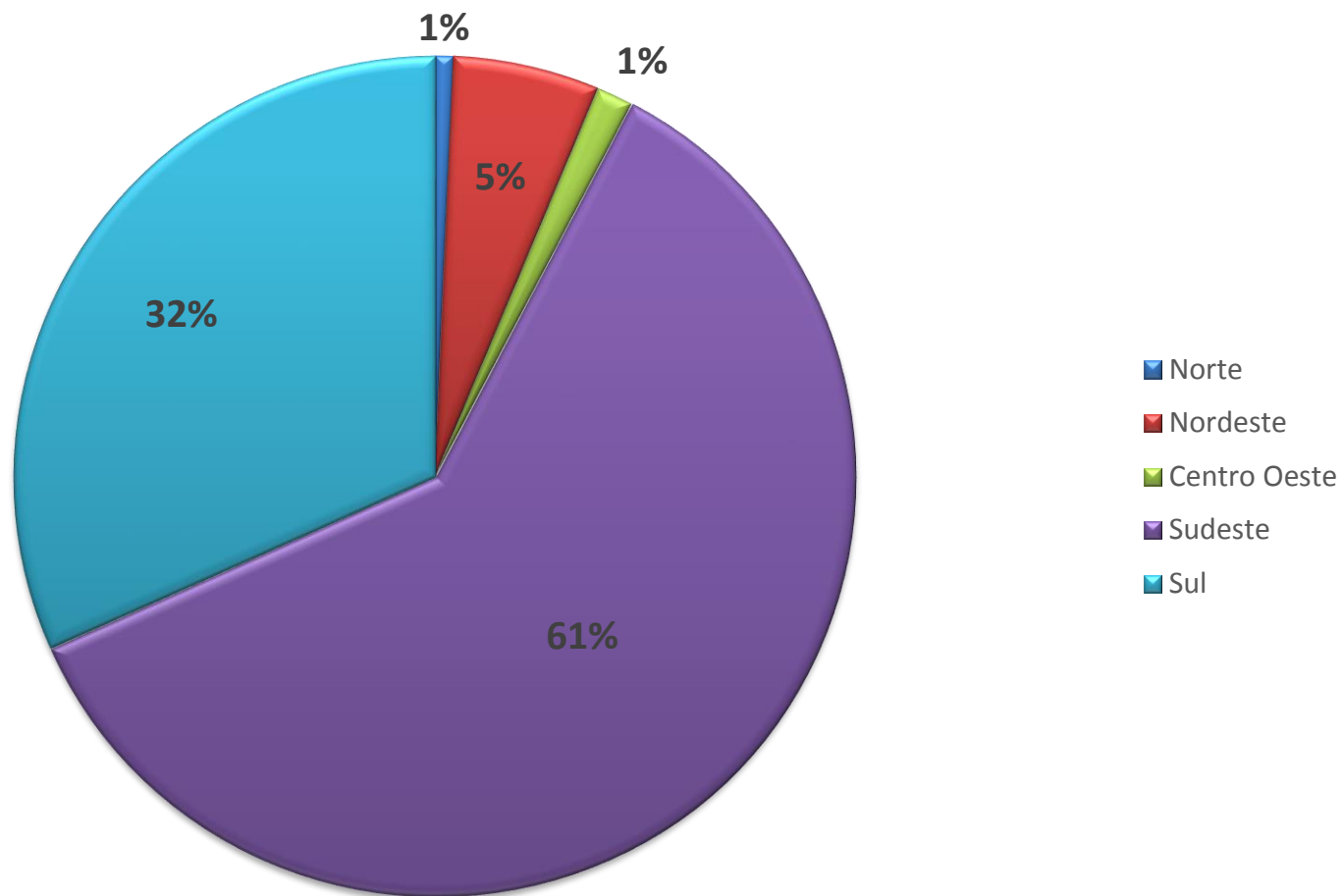
1. CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA

TI CHYHCLEKIVHCHO DY HIAOZIKV



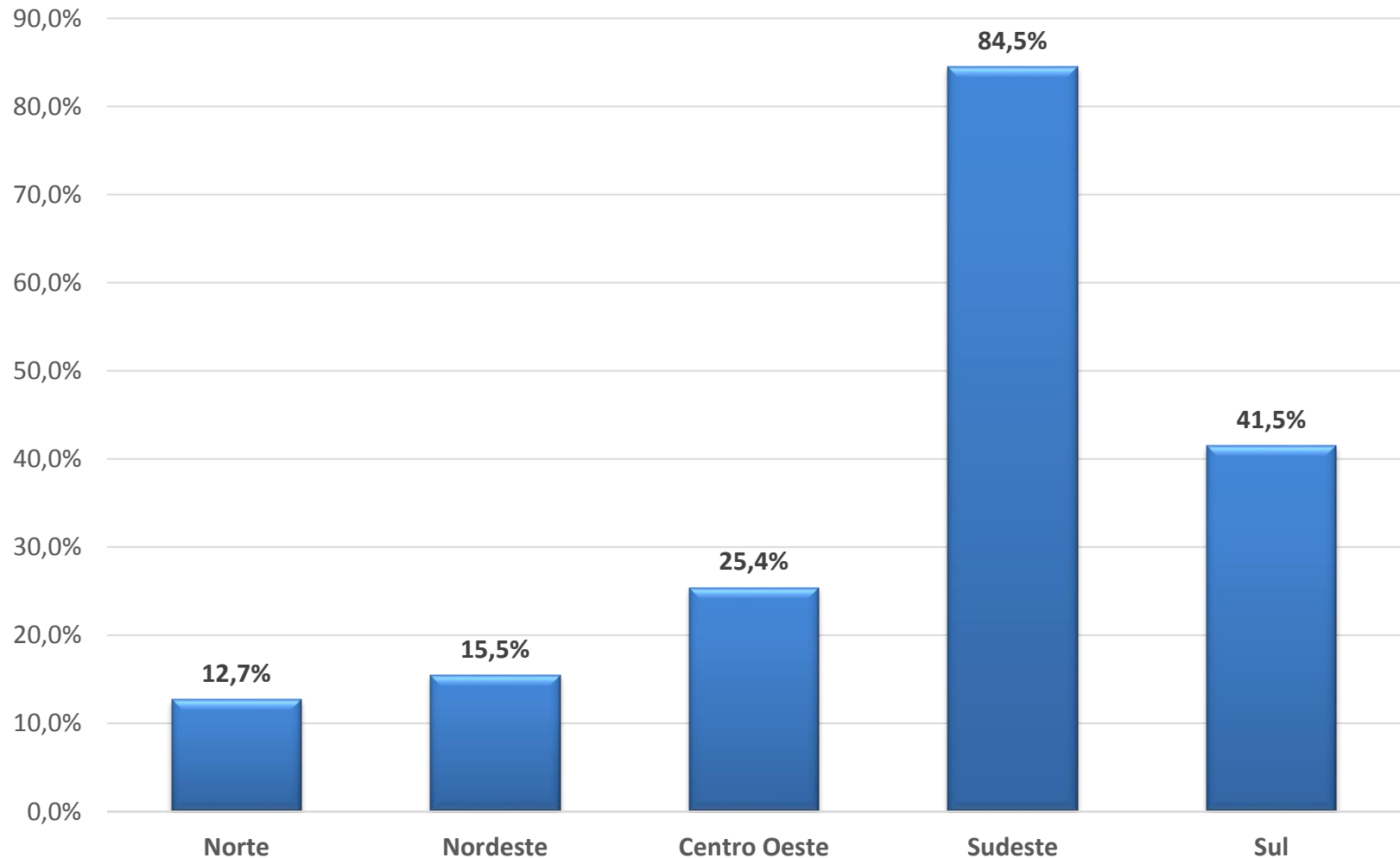
- 
- Estudo realizado com 142 empresas que representam 22 segmentos industriais;
 - O faturamento das respondentes equivale a cerca de 15% do PIB brasileiro;
 - O objetivo é avaliar os custos logísticos para as indústrias que operam no Brasil e seus determinantes;

LOCALIZAÇÃO DAS MATRIZES



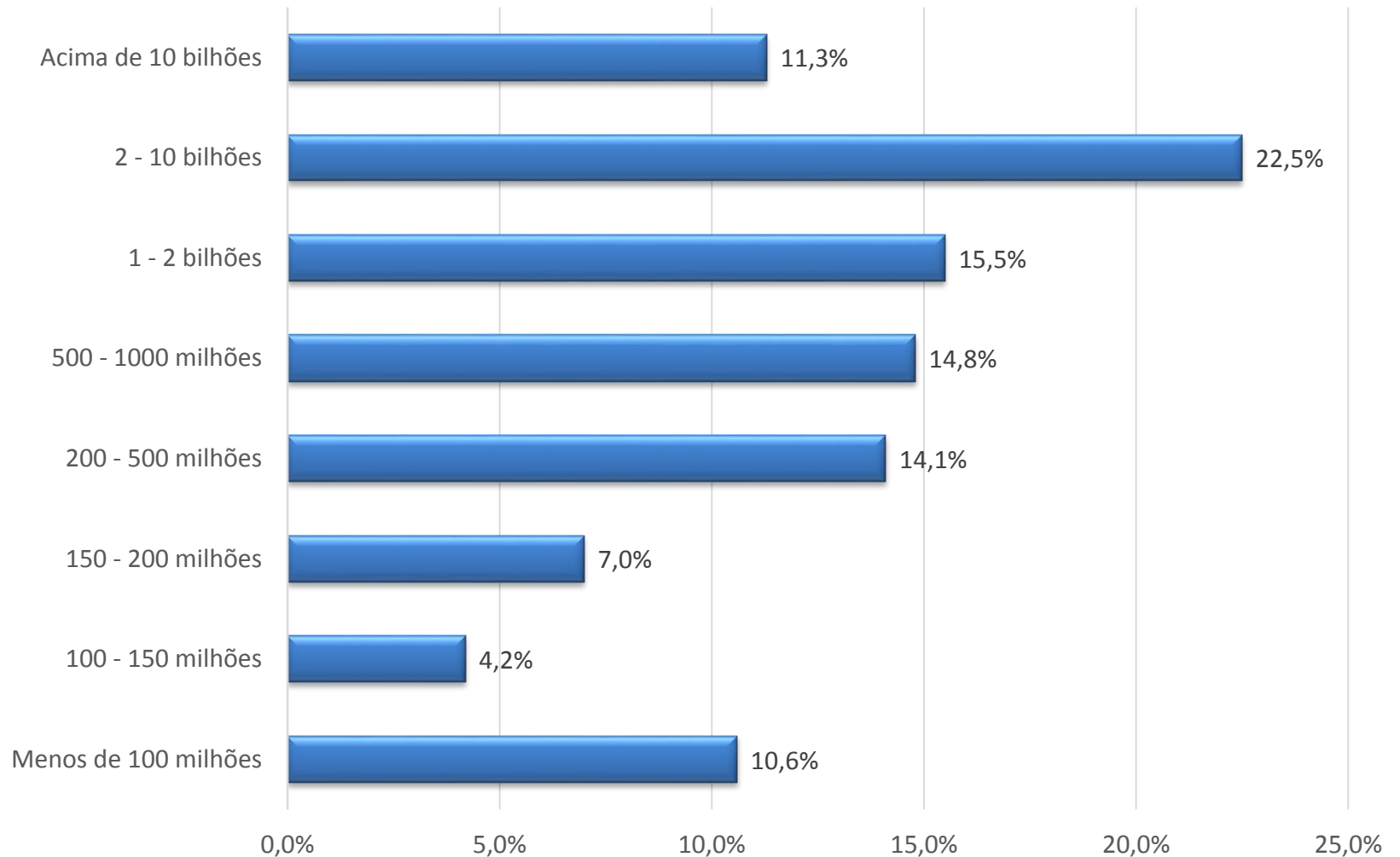
A região mais expressiva da amostra é a região Sudeste, onde 61% das empresas entrevistadas mantêm suas matrizes.

REGIÕES DE ATUAÇÃO



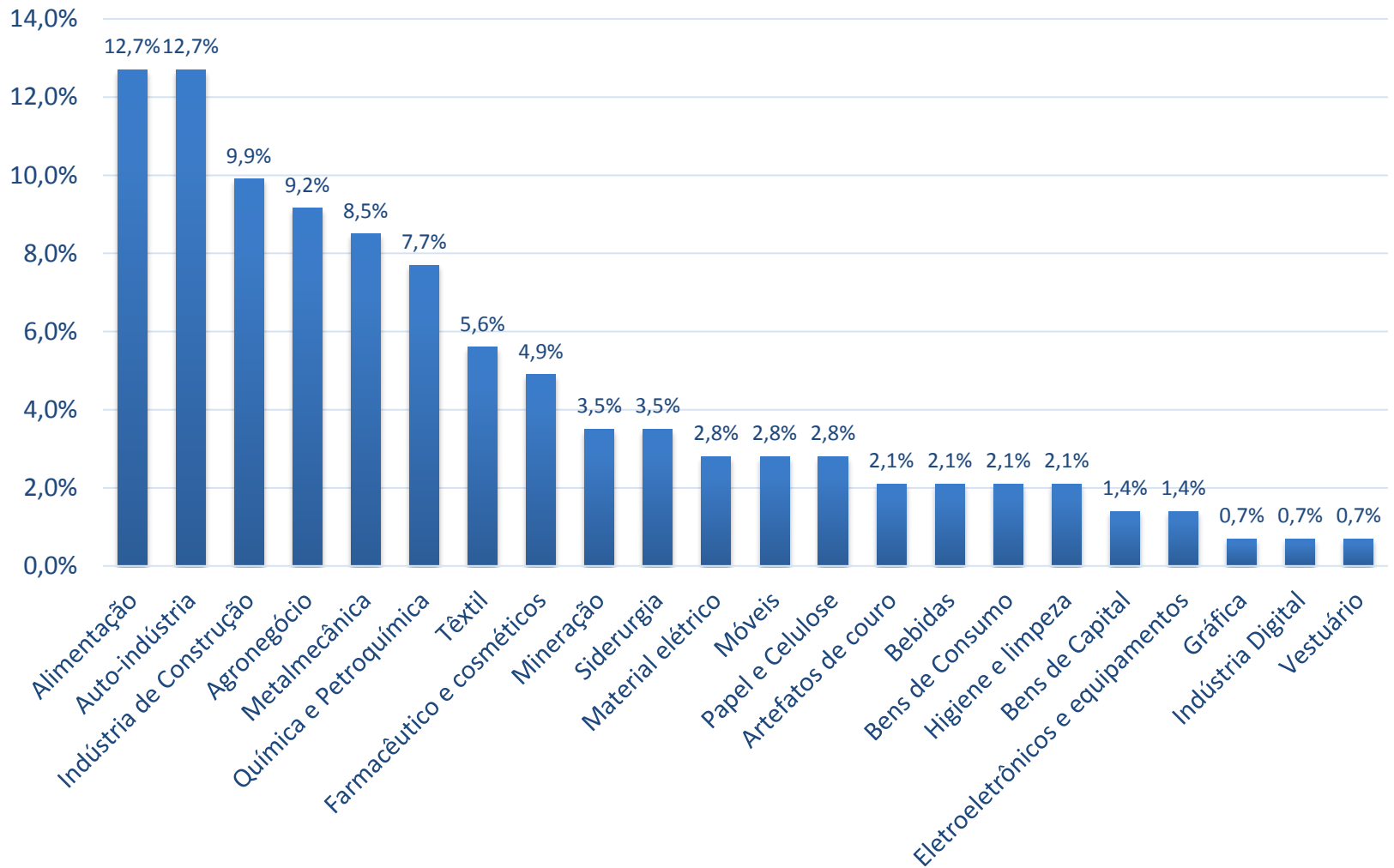
A região mais expressiva da amostra é a região Sudeste, onde 84,5% das empresas entrevistadas mantêm atividades.

VOLUME DE VENDAS/ANO DAS EMPRESAS ENTREVISTADAS



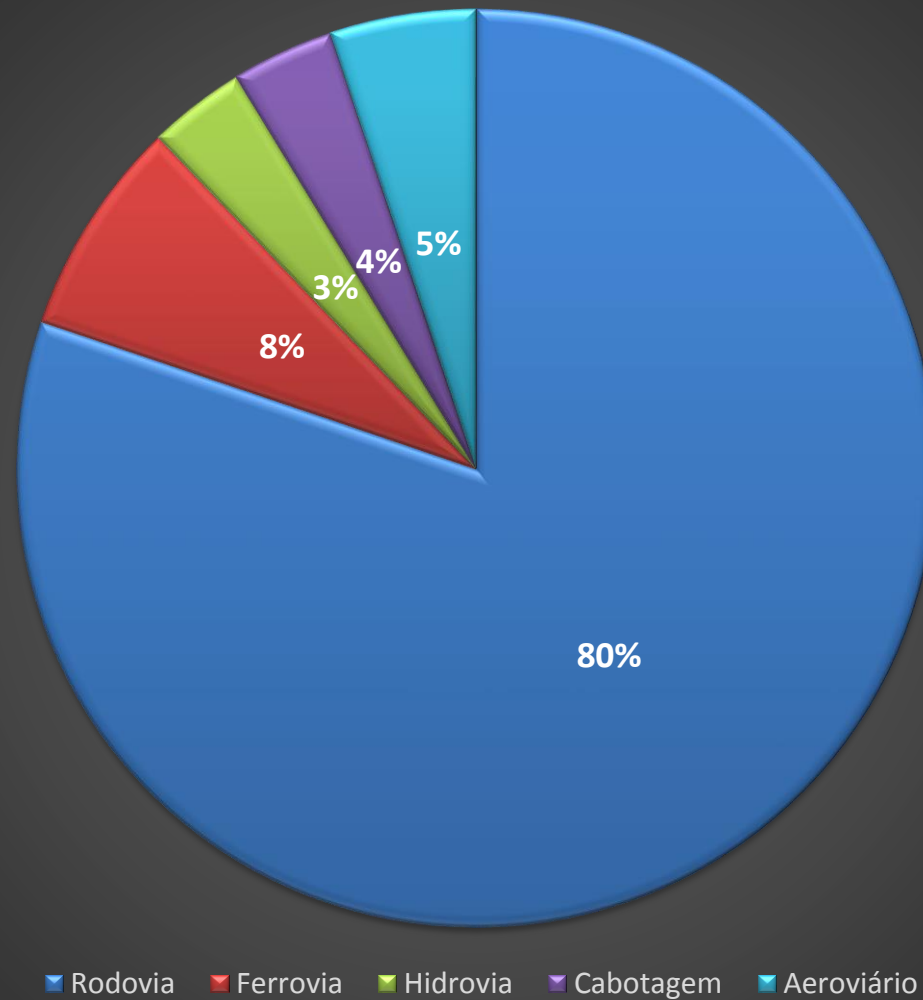
Nota-se que a parte superior do gráfico concentra as maiores porcentagens, denotando o alto faturamento das empresas participantes da pesquisa.

SEGMENTAÇÃO SETORIAL



A amostra é composta por empresas de 22 segmentos. Os segmentos com maior número de respondentes foram alimentação e auto indústria, ambas representando 12,7% da amostra.

DISTRIBUIÇÃO MODAL DAS EMPRESAS



O modal rodoviário é expressivamente predominante nas empresas, representando 80% dos transportes realizados.



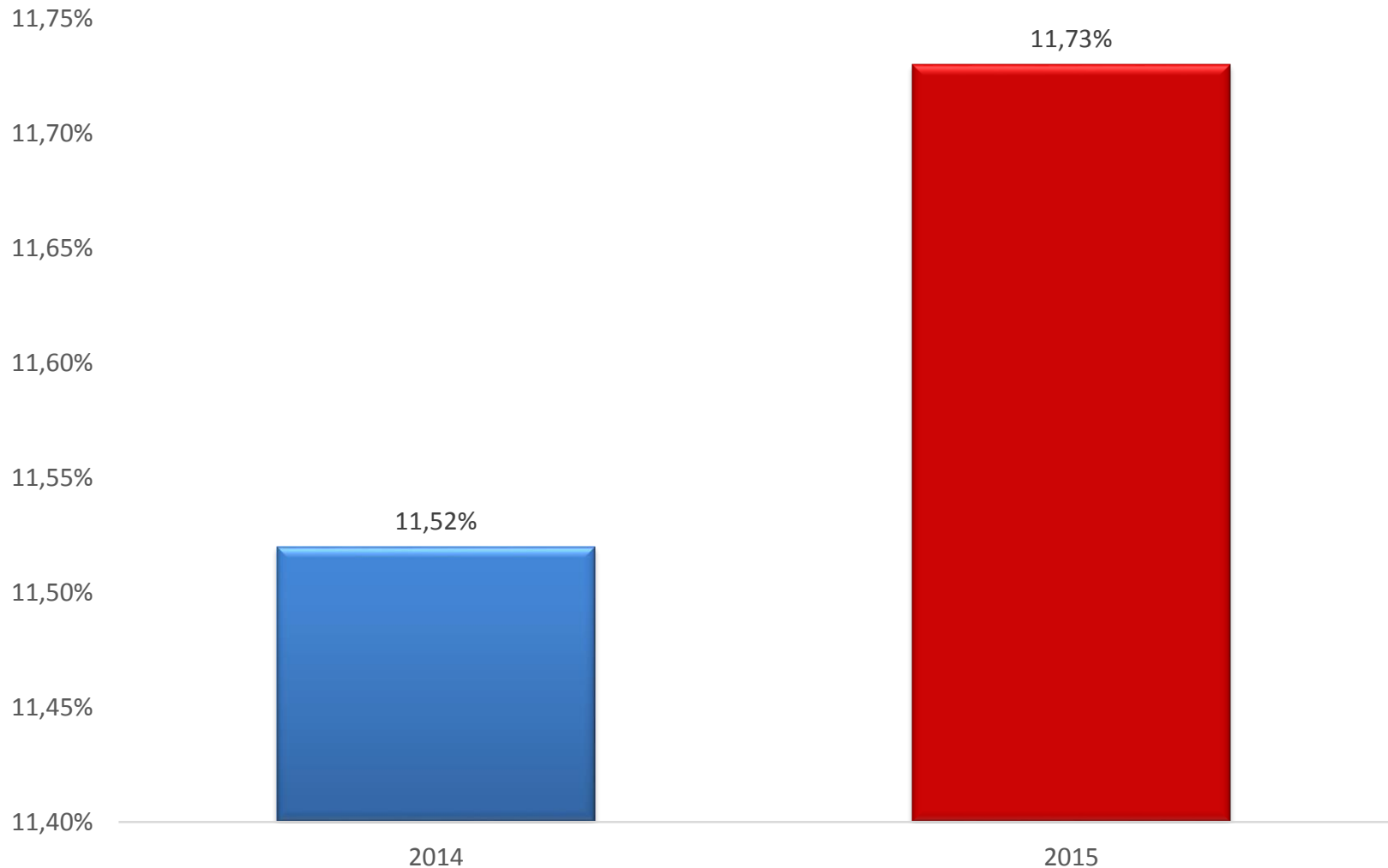
2. RESULTADOS DA PESQUISA

2.1. MAPEAMENTO DOS CUSTOS LOGÍSTICOS

2.1. MAPEAMENTO DOS CUSTOS LOGÍSTICOS

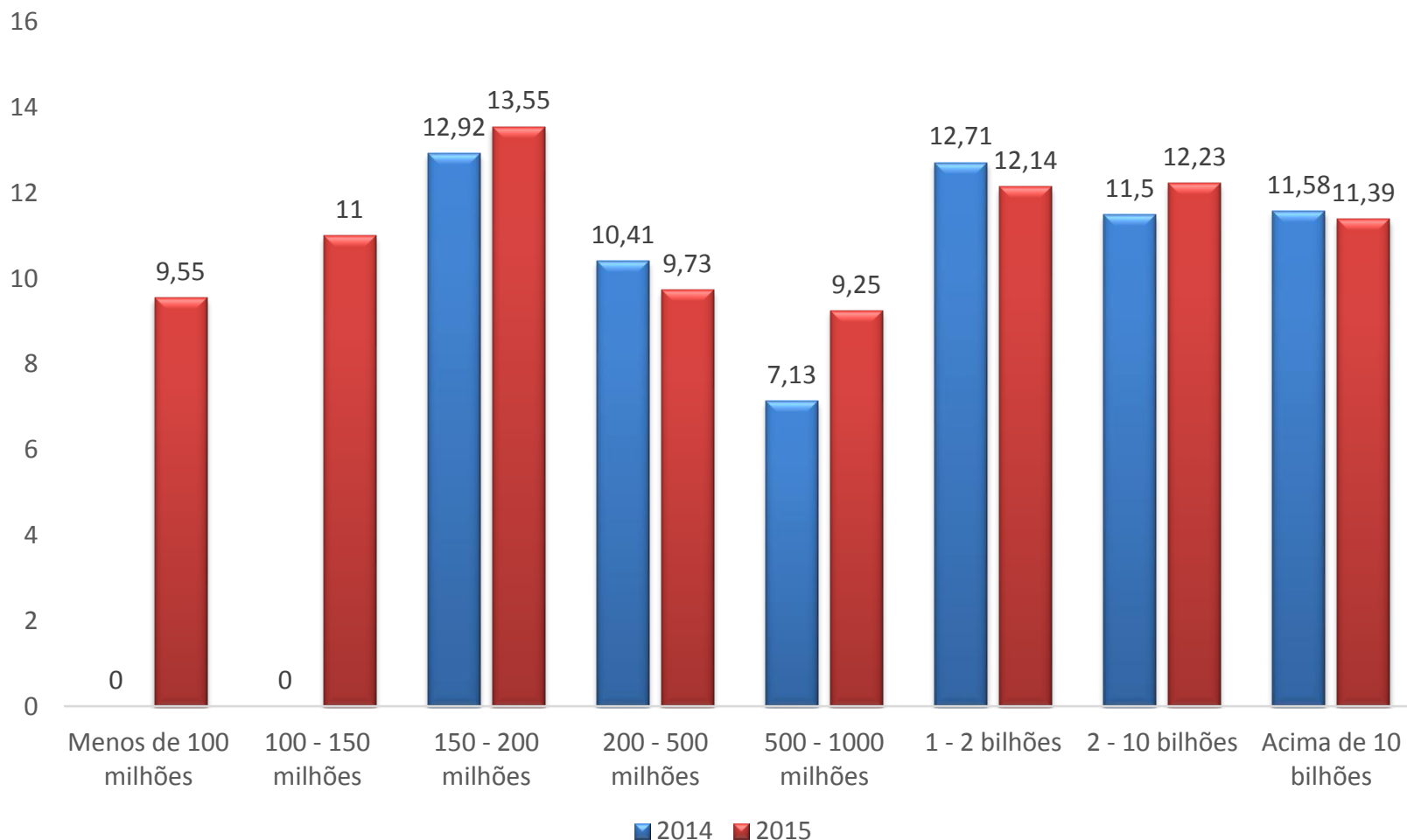


CUSTOS LOGÍSTICOS – COMPARATIVO



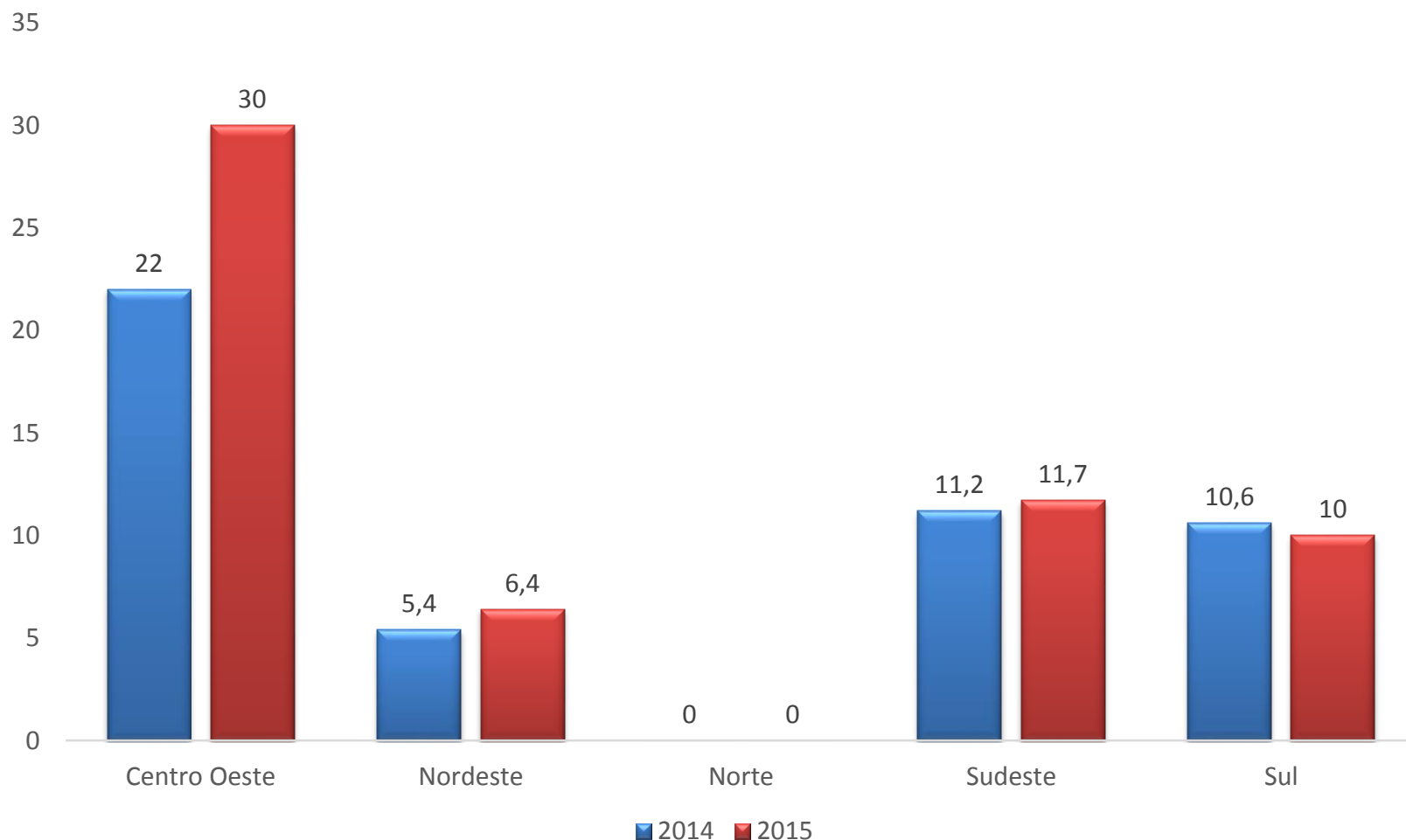
O custo logístico de 2015 cresceu 1,8% (ou 0,21 ponto percentual), considerando a média ponderada pelo volume de vendas das empresas pesquisadas, em relação a pesquisa de 2014.

CUSTOS LOGÍSTICOS – COMPARATIVO POR PORTE



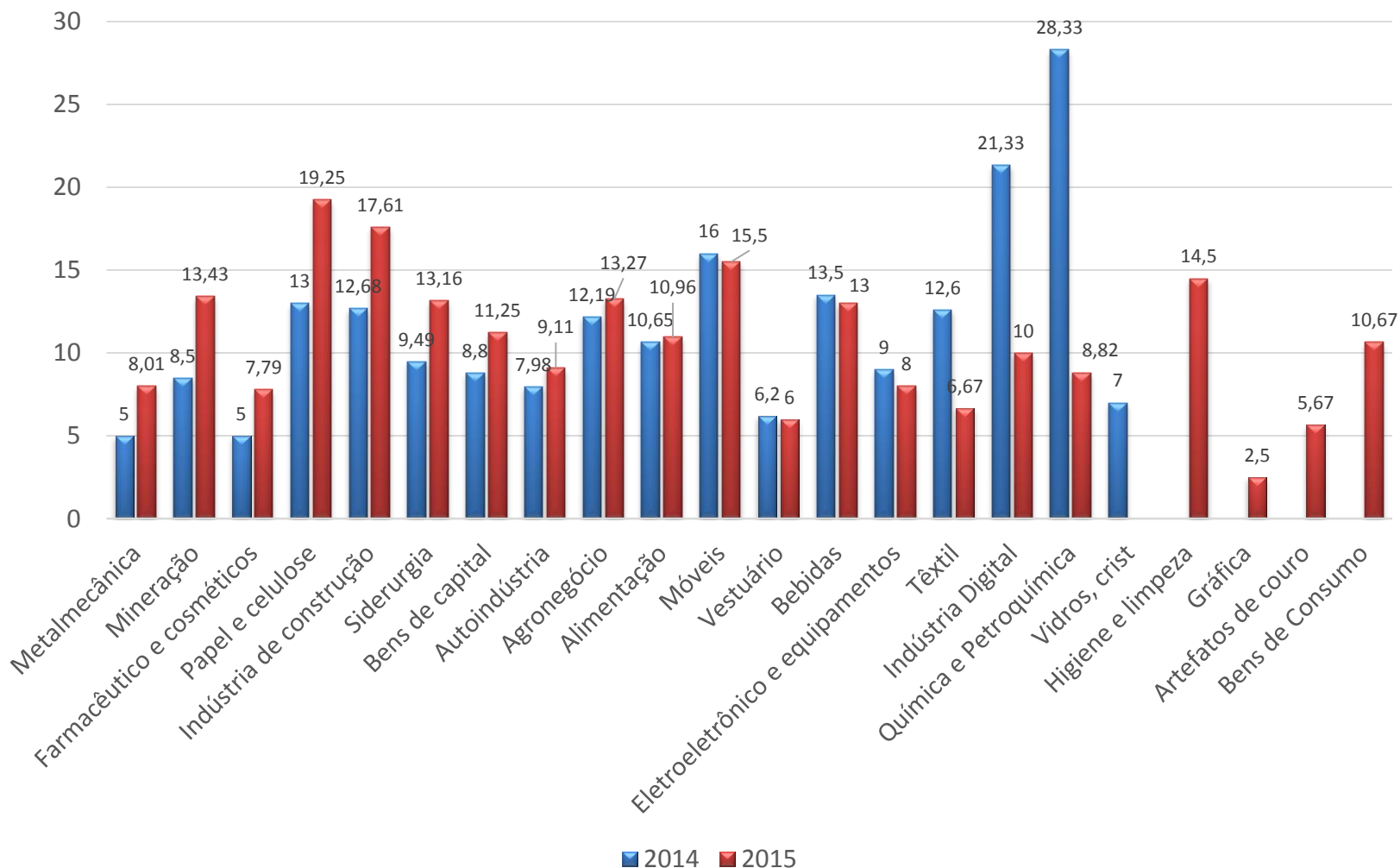
O custo logístico sofreu um crescimento de 30% nas empresas com volume de vendas entre R\$500 milhões a R\$1 bilhão. Tal comportamento foi também observado nas empresas que faturam entre R\$150 a R\$200 milhões e R\$2 a R\$10 bilhões, porém, em menores intensidades de 5% e 6%, respectivamente, o que já se mostra significativo para o período de 1 ano.

CUSTOS LOGÍSTICOS – COMPARATIVO POR REGIÃO DA MATRIZ



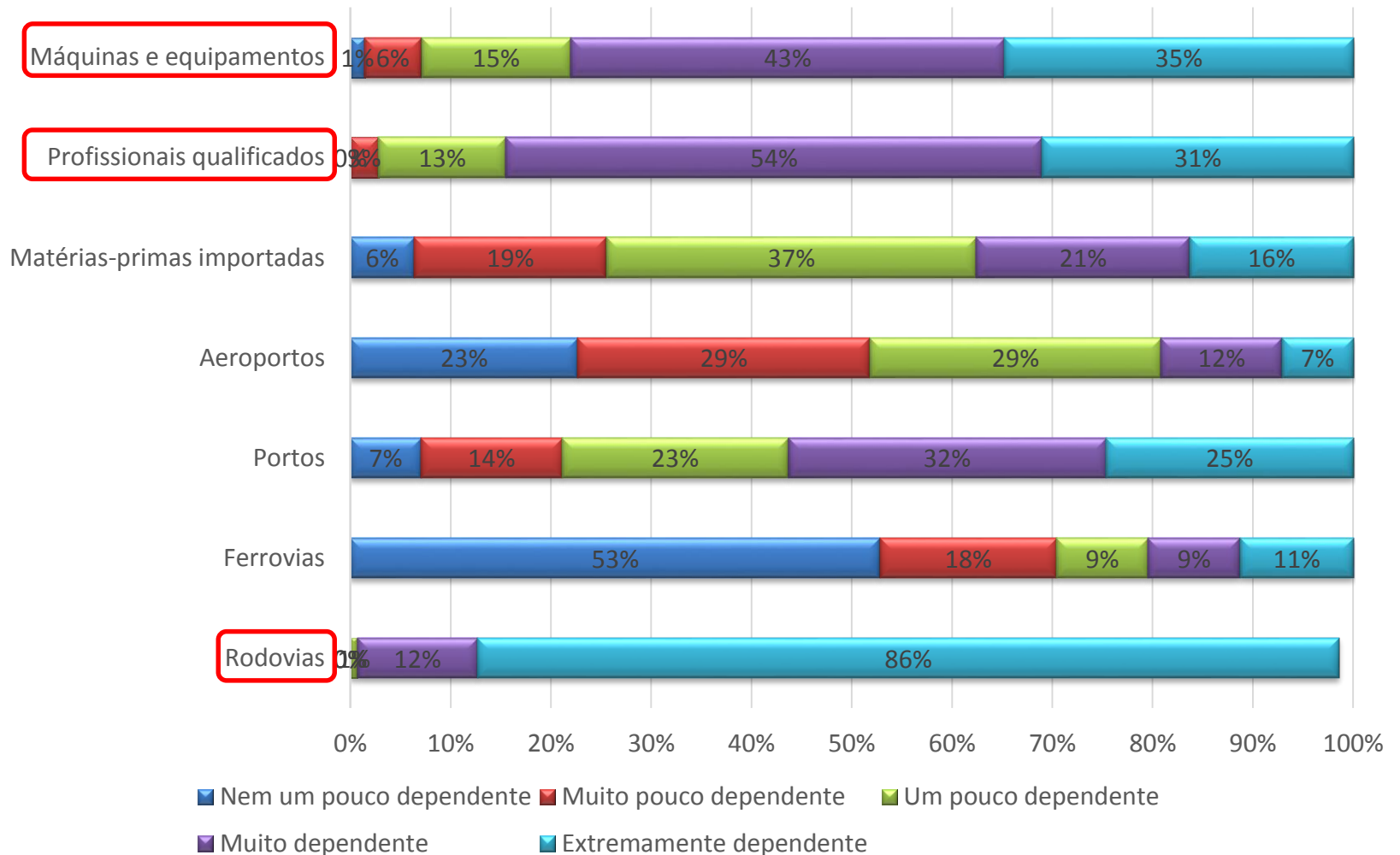
O custo logístico cresceu em todas as regiões do Brasil, exceto no Sul. Tal crescimento alcançou 30% no Centro Oeste, 18% no Nordeste e 4% no Sudeste.

CUSTOS LOGÍSTICOS – COMPARATIVO POR SETOR



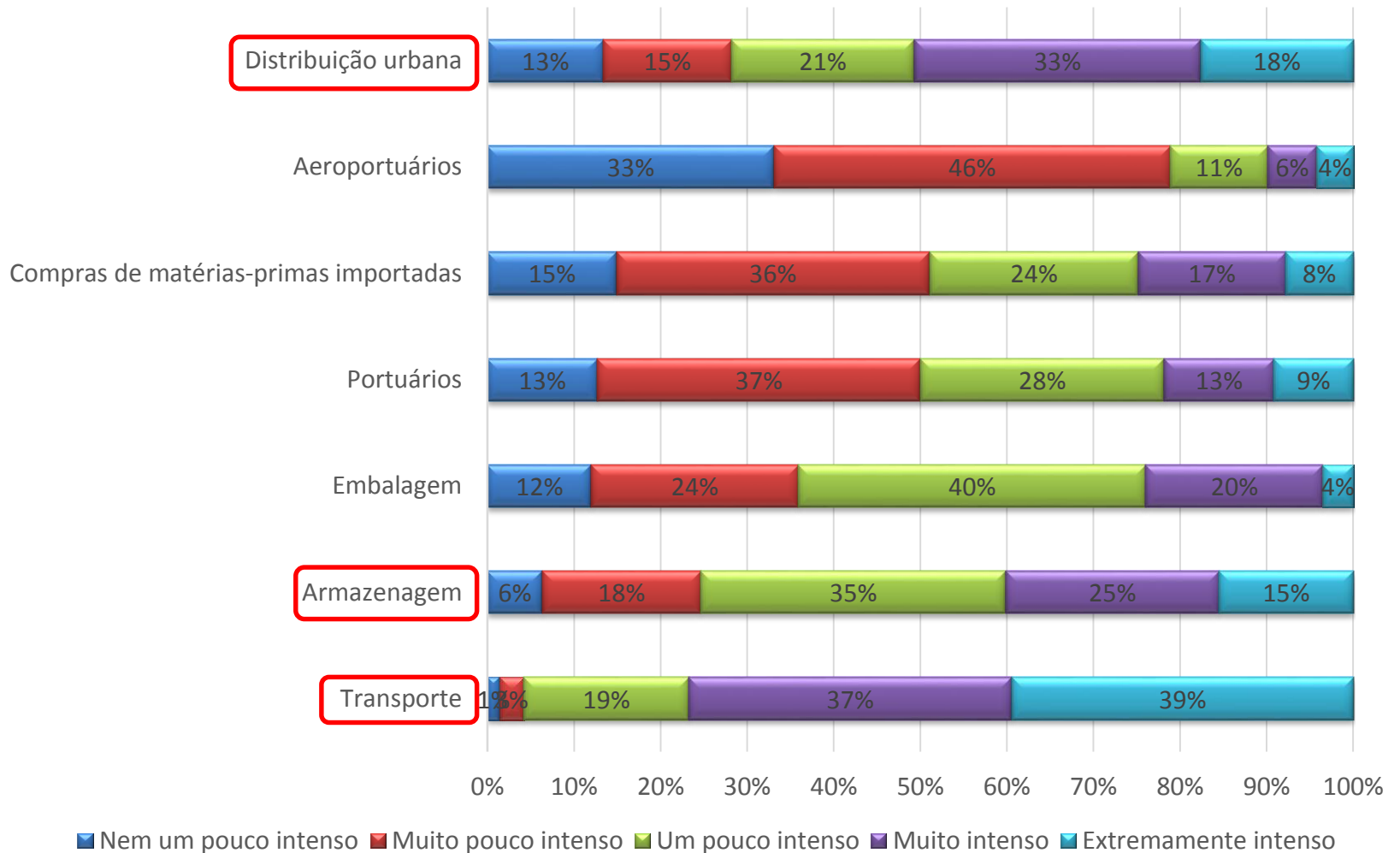
O custo logístico nos setores de agronegócio, alimentação e auto indústria cresceram 14%, 9% e 3%, respectivamente. Tal comportamento pode ser também observado em outros setores que, no entanto, não apresentaram uma amostra individualmente significativa.

NIVEL DE DEPENDÊNCIA DAS EMPRESAS



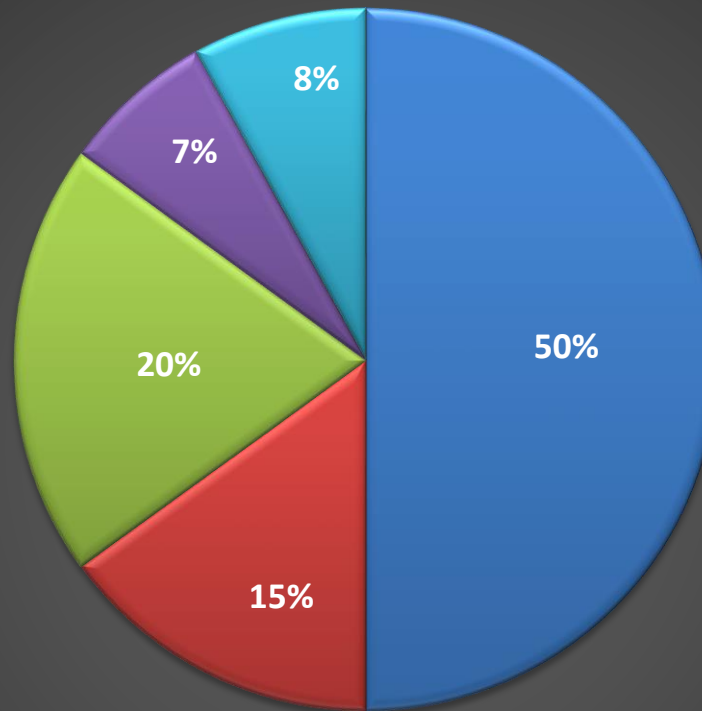
Os itens que as empresas mais apontaram dependência foram: rodovias, máquinas e equipamentos e profissionais qualificados.

INTENSIDADE NA FORMAÇÃO DO PREÇO FINAL



Os principais fatores de impacto no preço final são: custos com transporte, distribuição urbana e armazenagem.

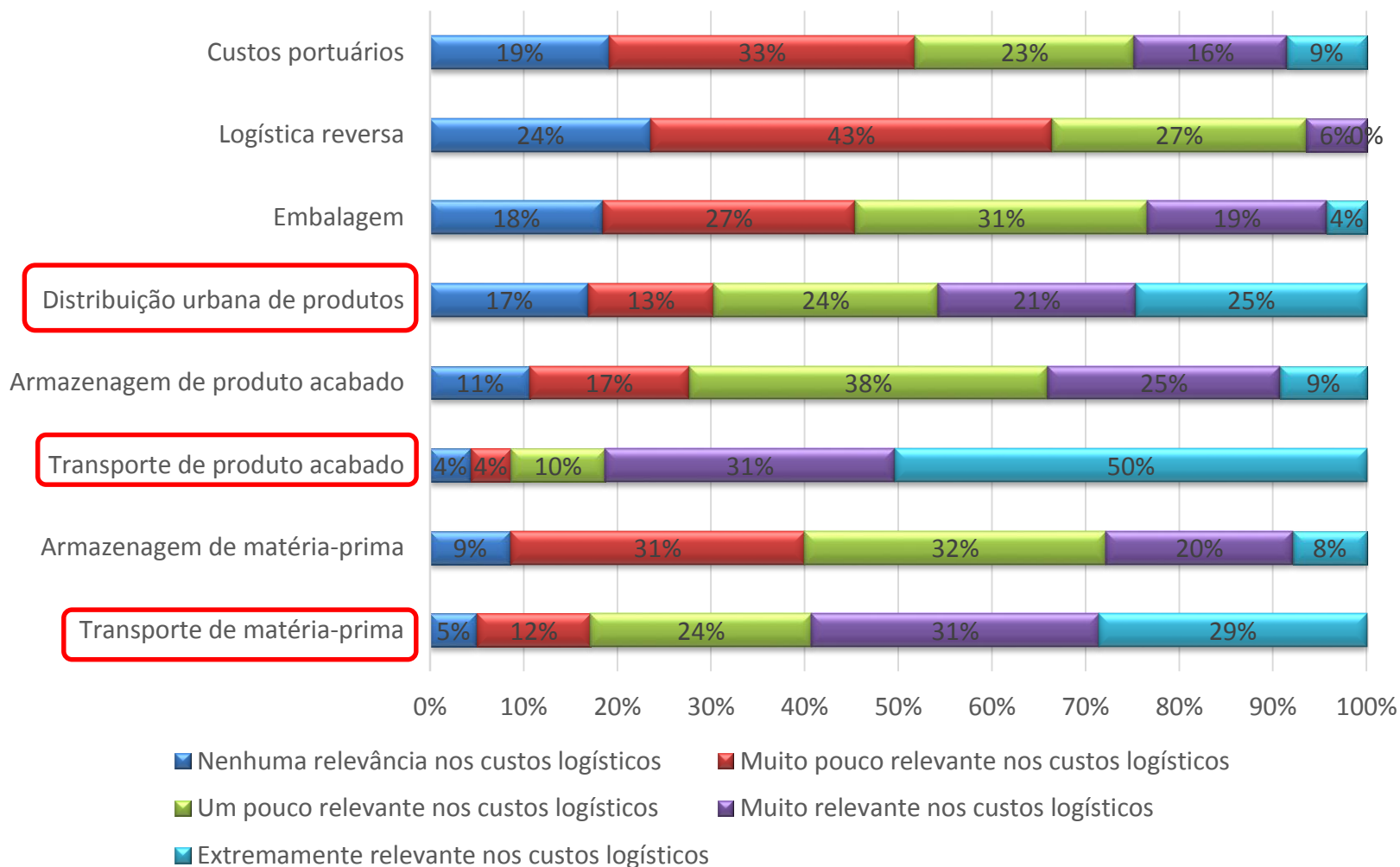
DISTRIBUIÇÃO DE INCIDÊNCIA NOS CUSTOS LOGÍSTICOS



- Transporte de longa distância
- Armazenagem
- Distribuição urbana (transporte de curta distância)
- Custos portuários
- Administrativo

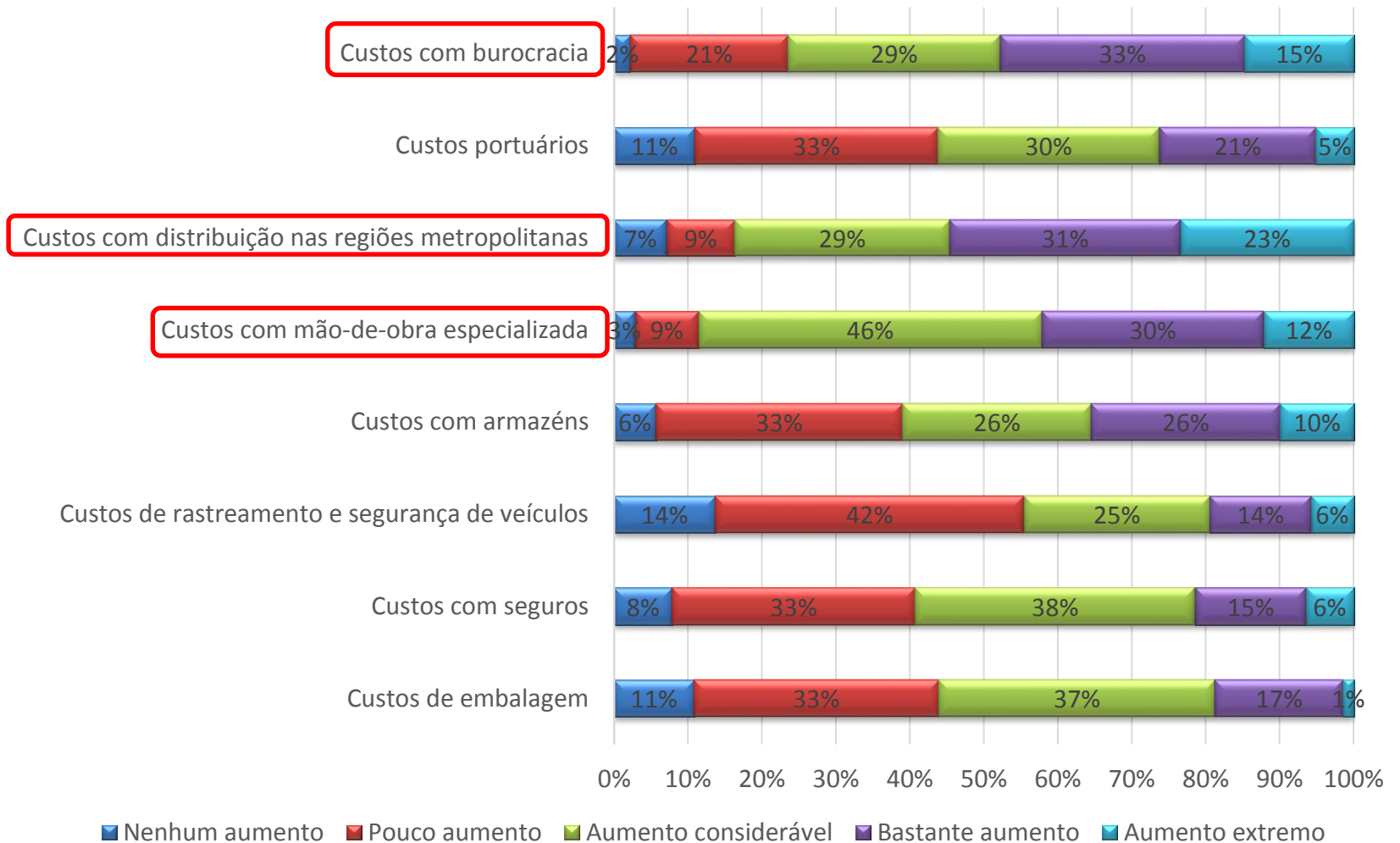
O transporte de longa distância é o fator mais representativo na estrutura dos custos logísticos das empresas. Representa 50% do total.

LOCALIZAÇÃO DOS MAIORES CUSTOS LOGÍSTICOS



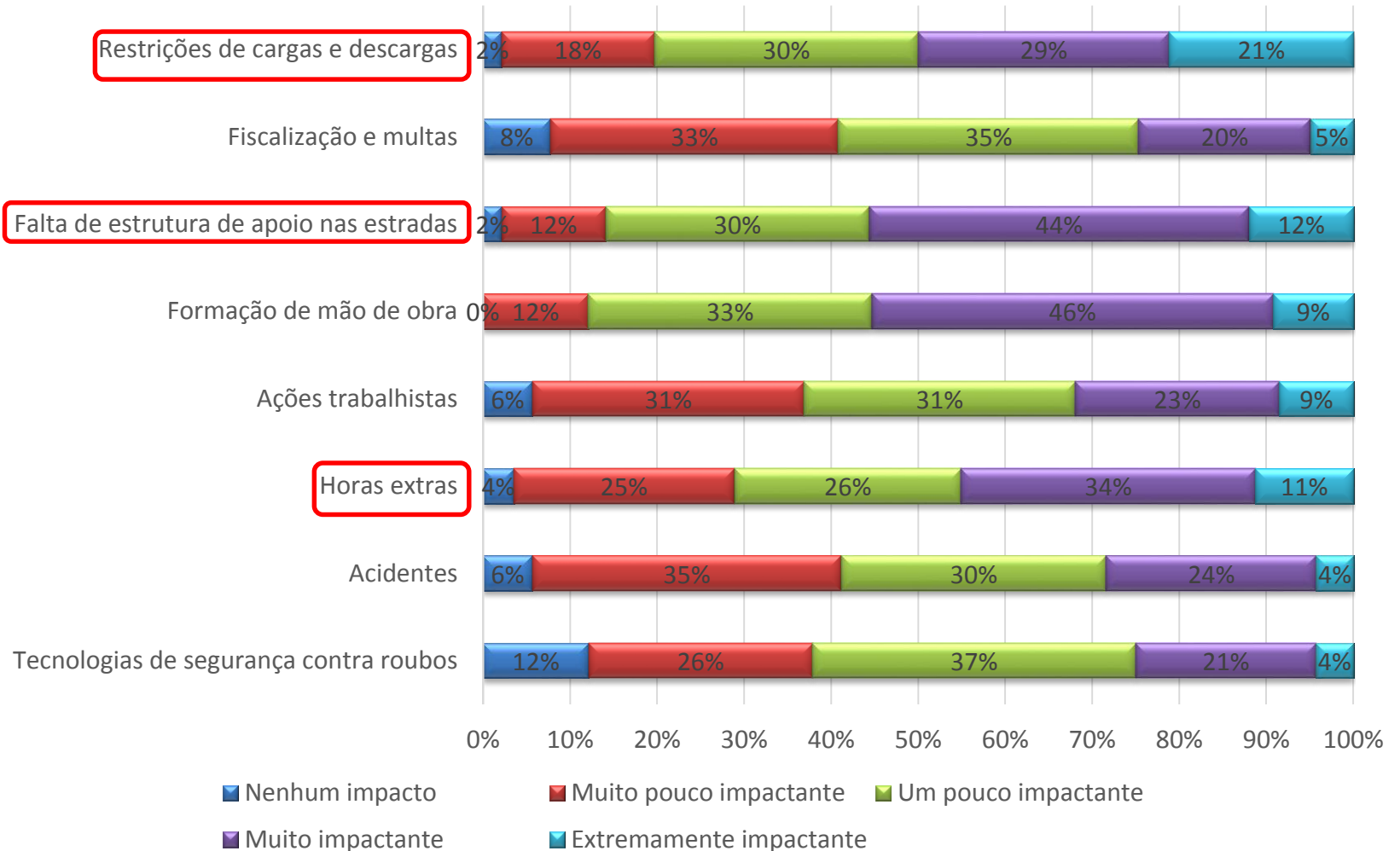
Nota-se que os maiores custos logísticos se referem ao transporte de produto acabado, transporte de matéria-prima e distribuição urbana de produtos.

PERCEPÇÃO DO AUMENTO SIGNIFICATIVO DE CUSTOS



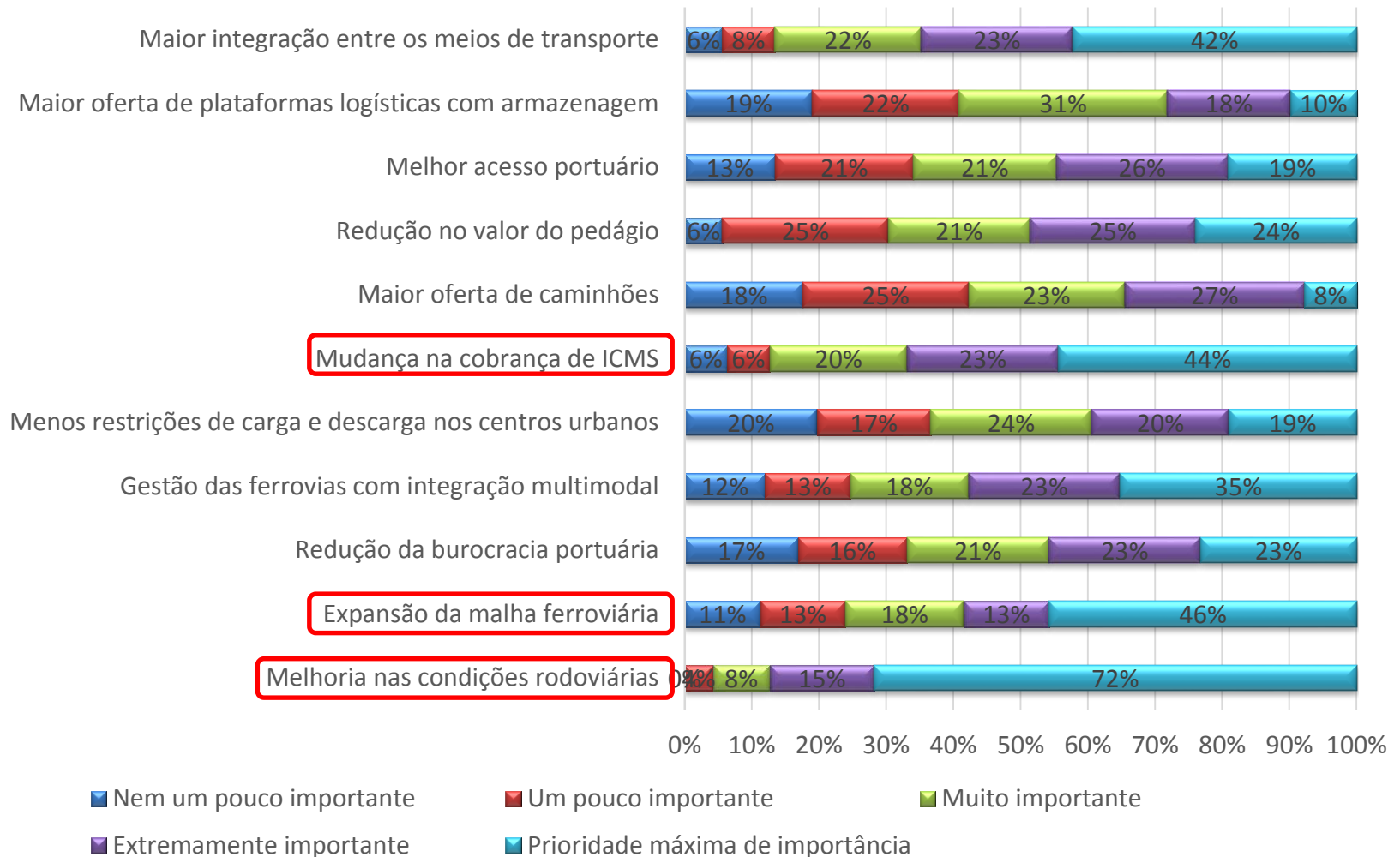
As empresas perceberam a incidência de aumento extremo nos custos com distribuição nas regiões metropolitanas, com burocracia e com mão-de-obra especializada.

IMPACTOS NO AUMENTO EXTRA DE CUSTOS LOGÍSTICOS



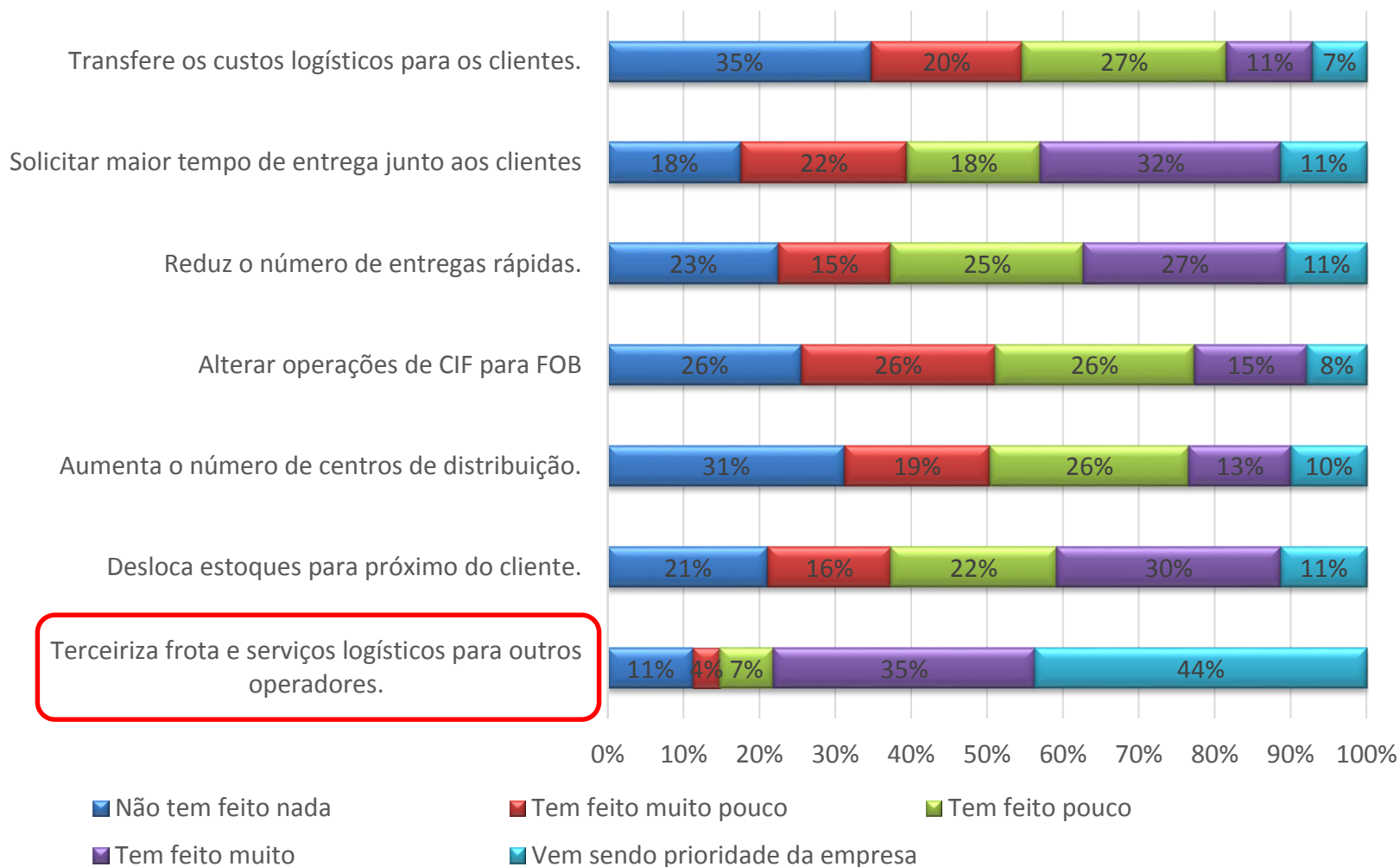
As restrições de cargas e descargas, a falta de estrutura de apoio nas estradas e o pagamento de horas extras provocaram aumento extra nos custos logísticos das empresas.

FATORES IMPORTANTES NA REDUÇÃO DOS CUSTOS LOGÍSTICOS



Nota-se que a melhoria nas condições rodoviárias, a expansão da malha ferroviária e a mudança na cobrança de ICMS são elementos essenciais para a redução dos custos logísticos das empresas.

MEDIDAS PARA REDUÇÃO DO CUSTO LOGÍSTICO



A terceirização da frota e dos serviços logísticos para outros operadores têm sido a medida mais adotada pelas empresas para reduzir o custo logístico.



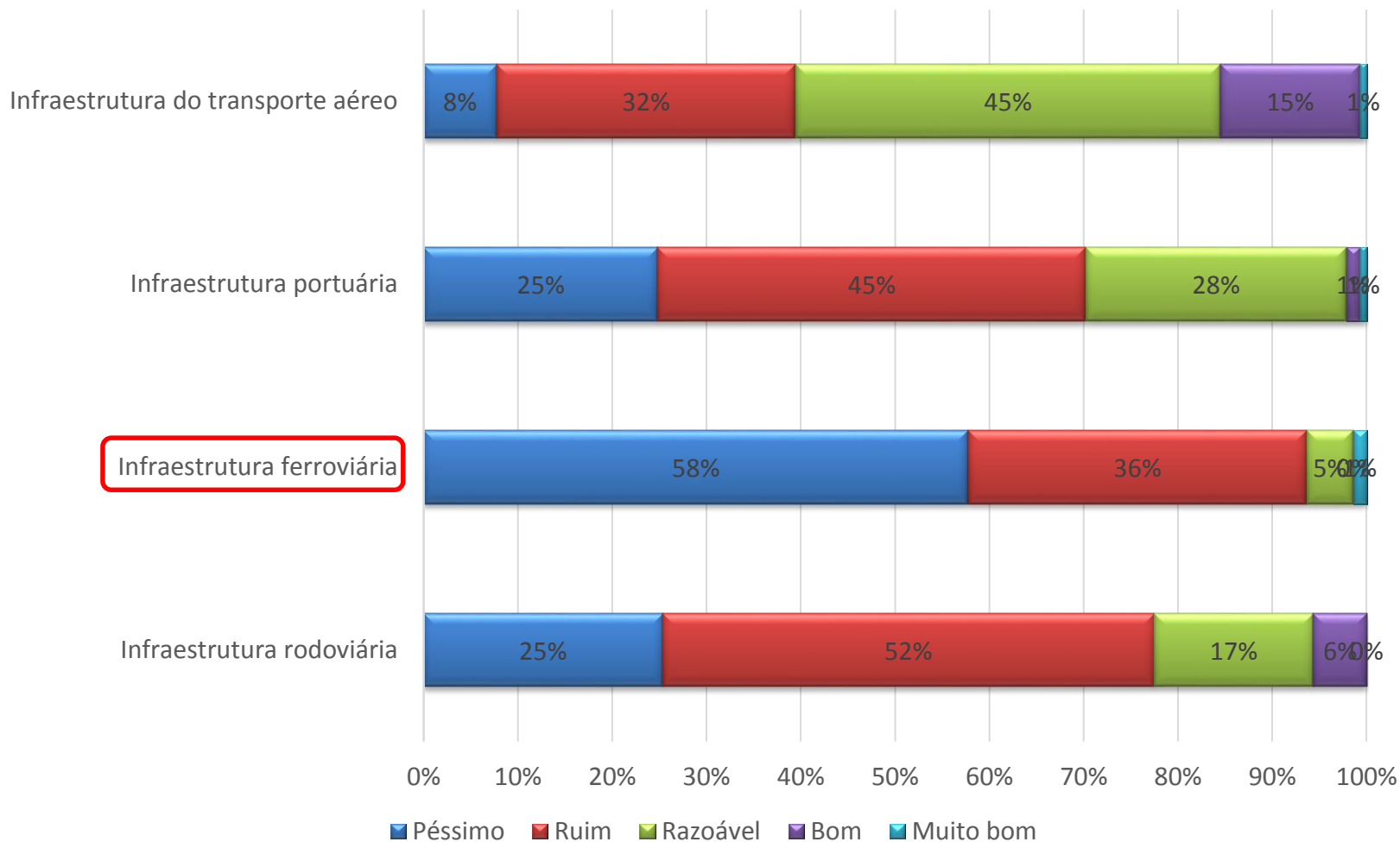
2. RESULTADOS DA PESQUISA

2.2. AVALIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA

2.2.1. AVALIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA

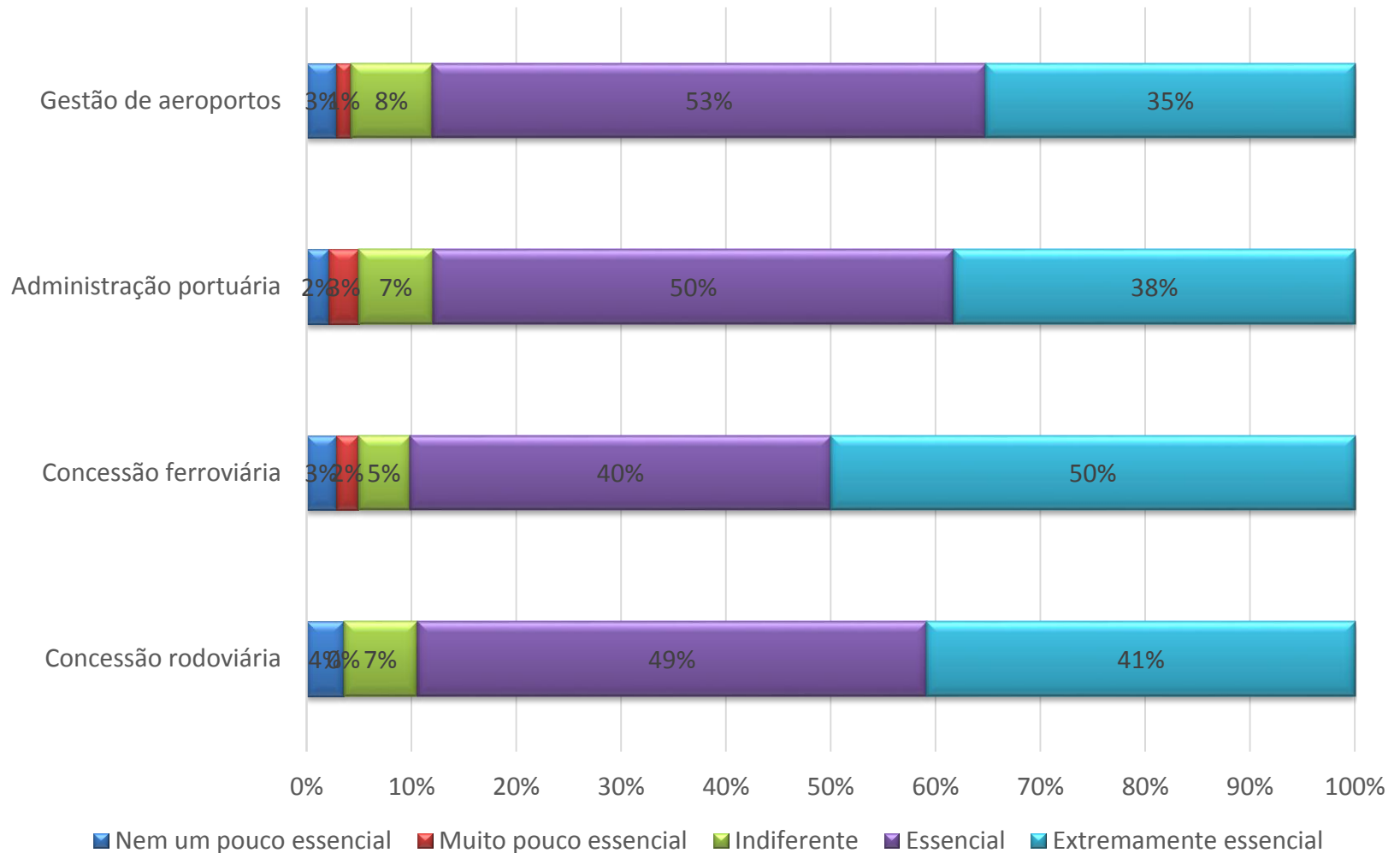


QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA BRASILEIRA



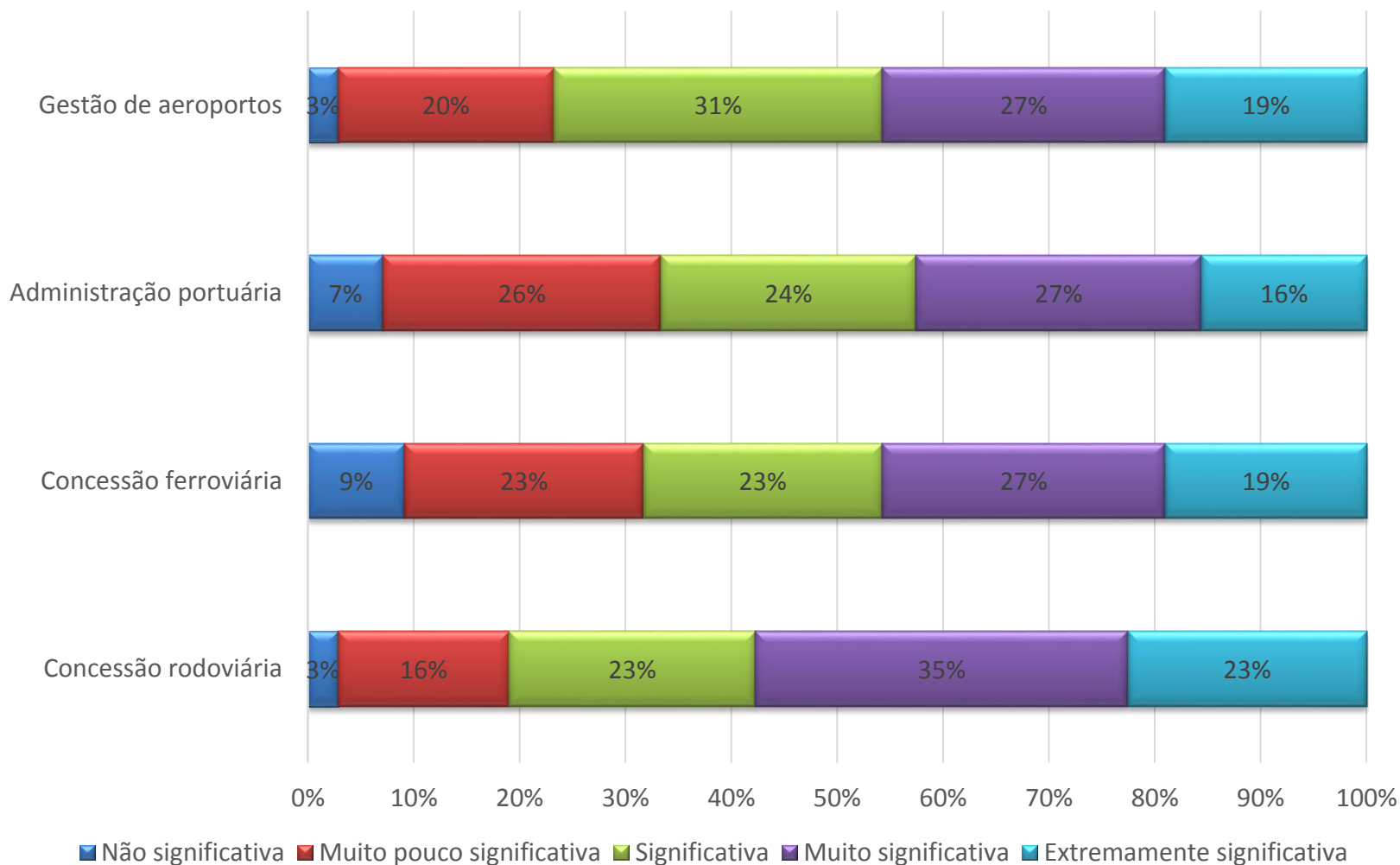
As empresas consideram a infraestrutura ferroviária como a de menor qualidade.

PARTICIPAÇÃO DA INICIATIVA PRIVADA EM PROJETOS



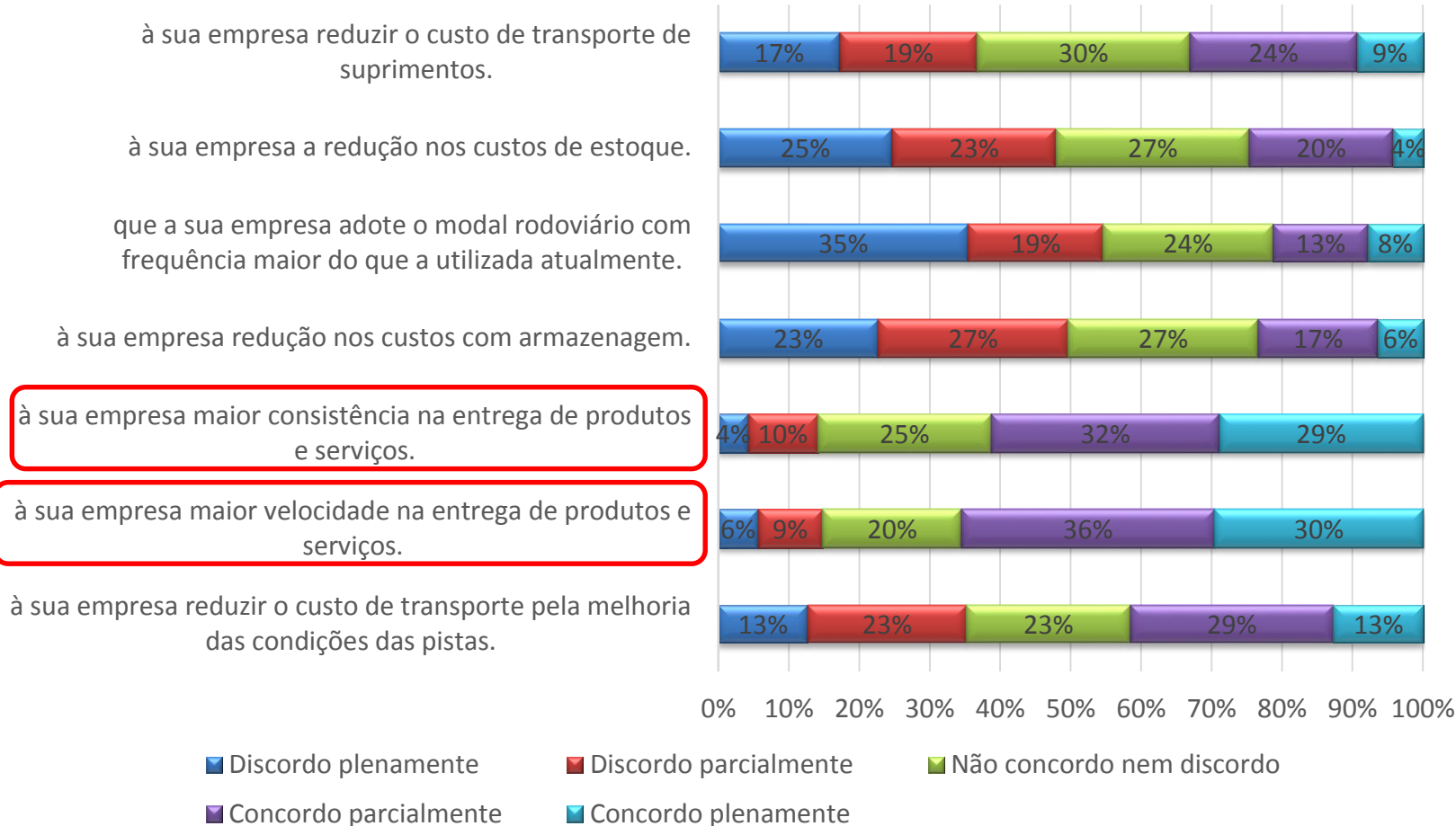
As empresas consideram a participação da iniciativa privada extremamente essencial em todos os setores indicados.

EFICIÊNCIA E REAL PARTICIPAÇÃO DA INICIATIVA PRIVADA



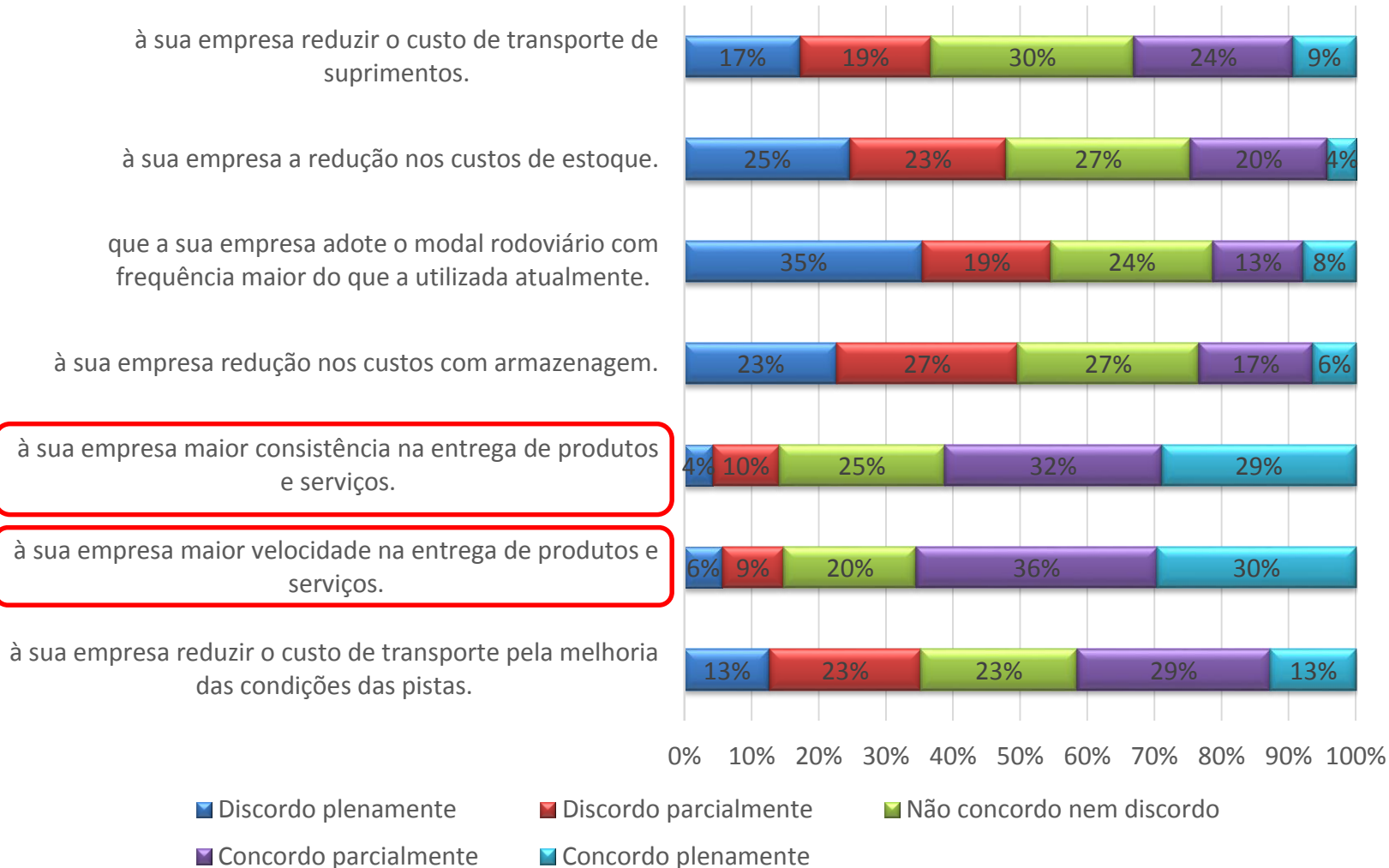
As empresas avaliam bem a eficiência e a real participação do setor privado nas atividades pesquisadas.

O AUMENTO NO VOLUME DE ESTRADAS PEDAGIADAS PERMITIRÁ...



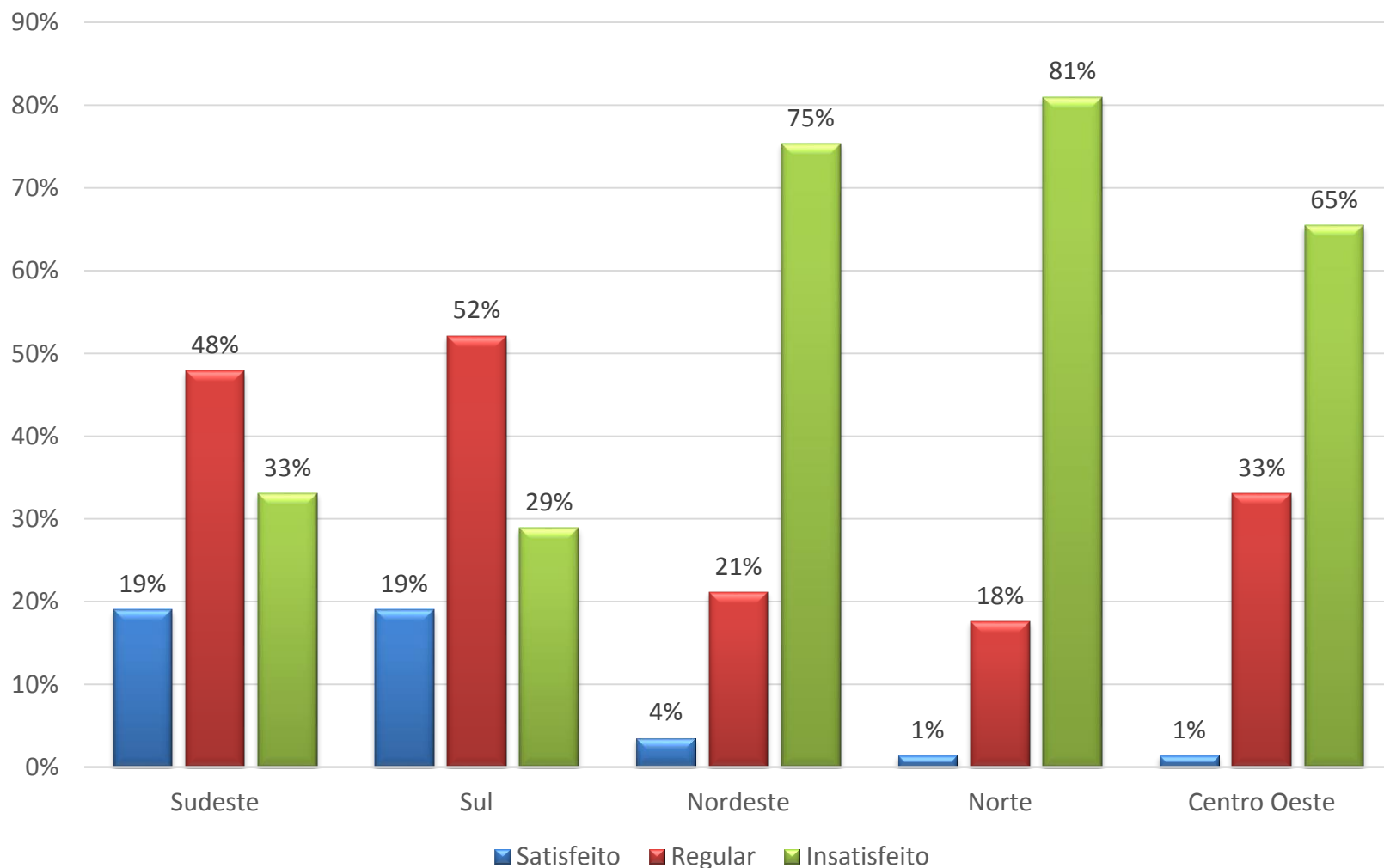
As empresas ressaltaram que a privatização das estradas permitirá a elas ter mais consistência e rapidez na entrega de produtos e serviços.

MAIOR OFERTA DE SERVIÇOS FERROVIÁRIOS PERMITIRÁ...



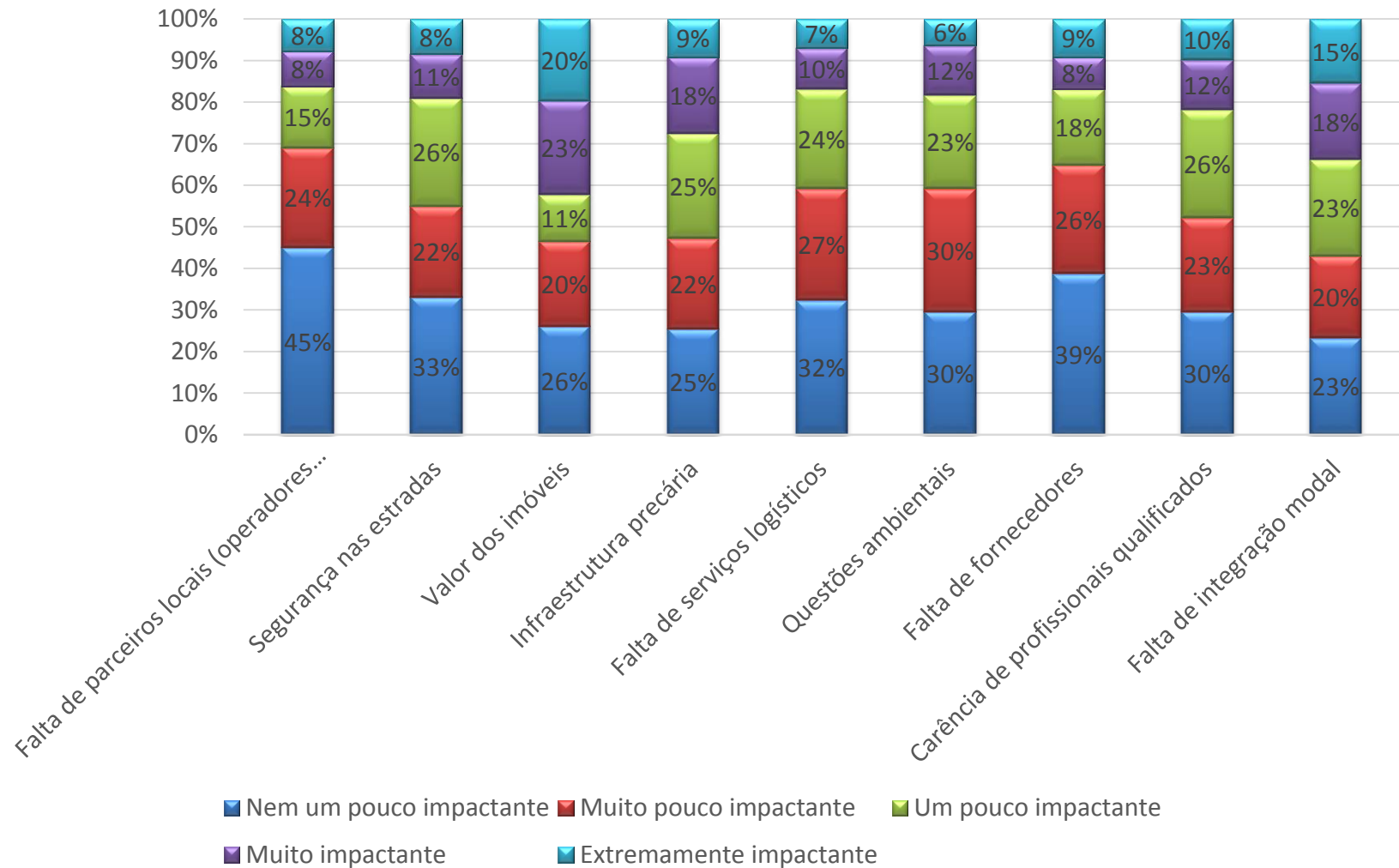
A maior oferta de serviços ferroviários permitirá as empresas maior consistência e rapidez na entrega de produtos e serviços.

NÍVEL DE SATISFAÇÃO POR REGIÕES



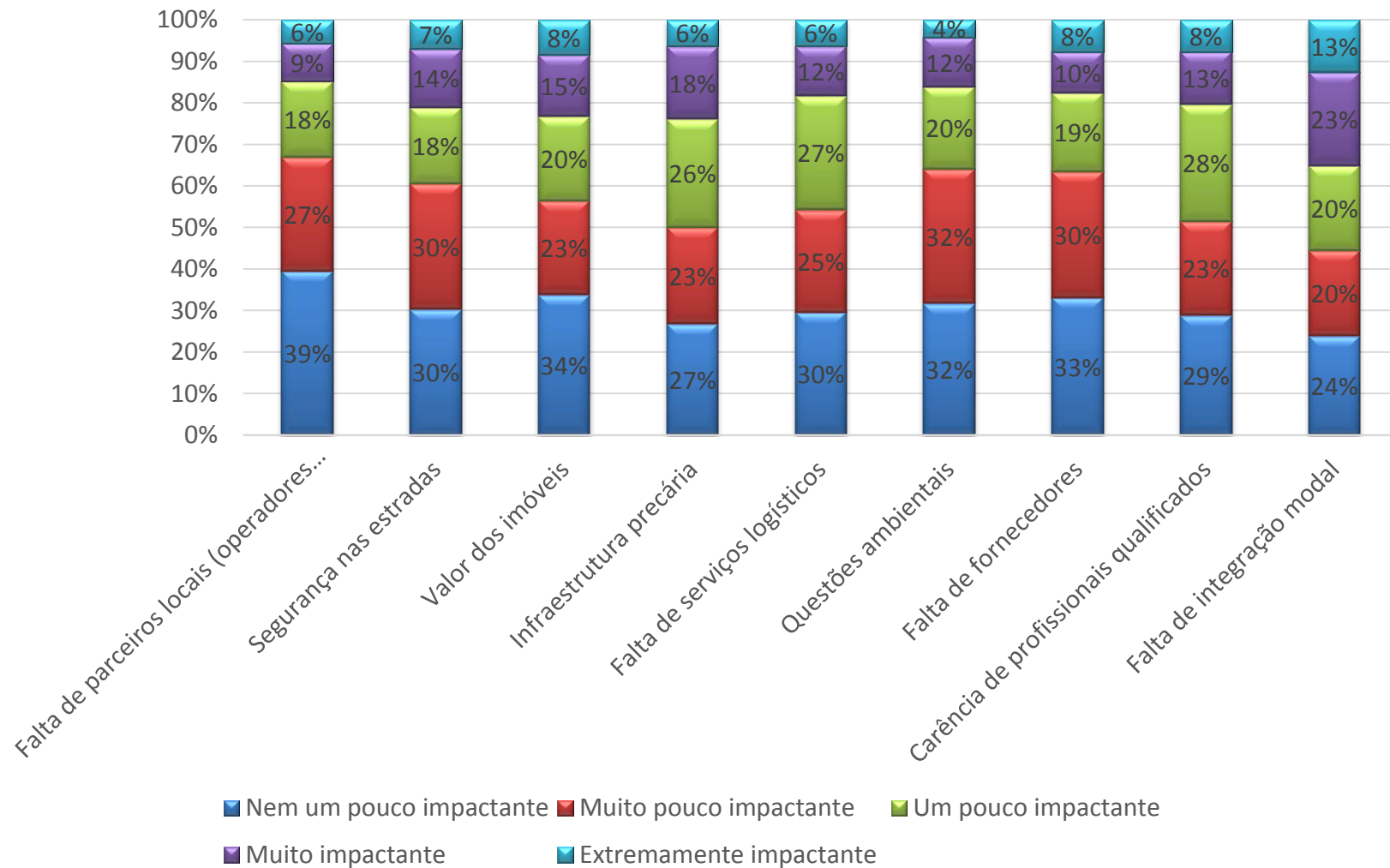
A infraestrutura das regiões Norte e Nordeste foi classificada com um baixo nível de satisfação por 81% e 75%, respectivamente, das empresas respondentes.

BARREIRAS LOGÍSTICAS À ENTRADA - SUDESTE



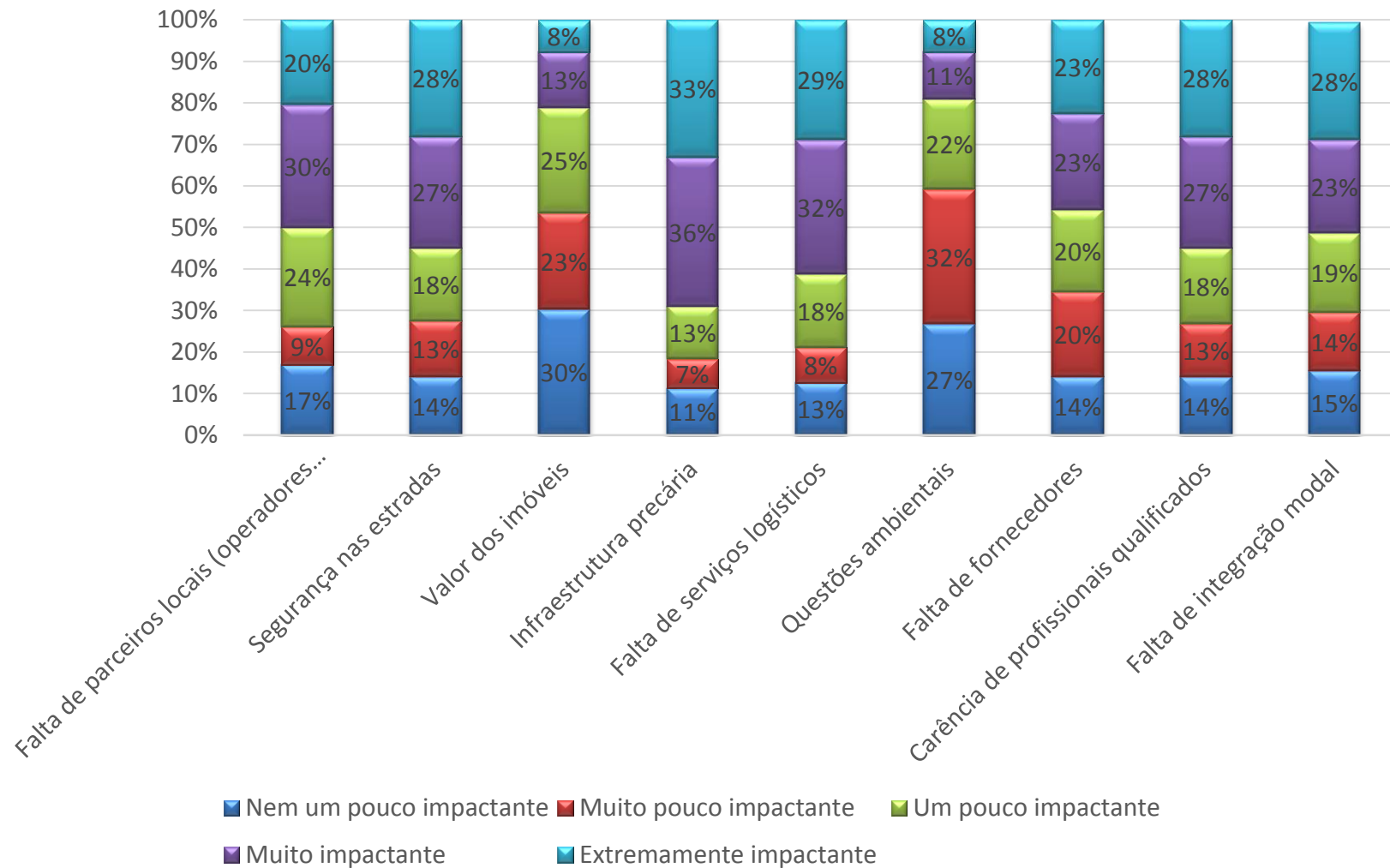
O valor dos imóveis e a falta de integração modal têm sido gargalos para as atividades empresariais na região Sudeste.

BARREIRAS LOGÍSTICAS À ENTRADA - SUL



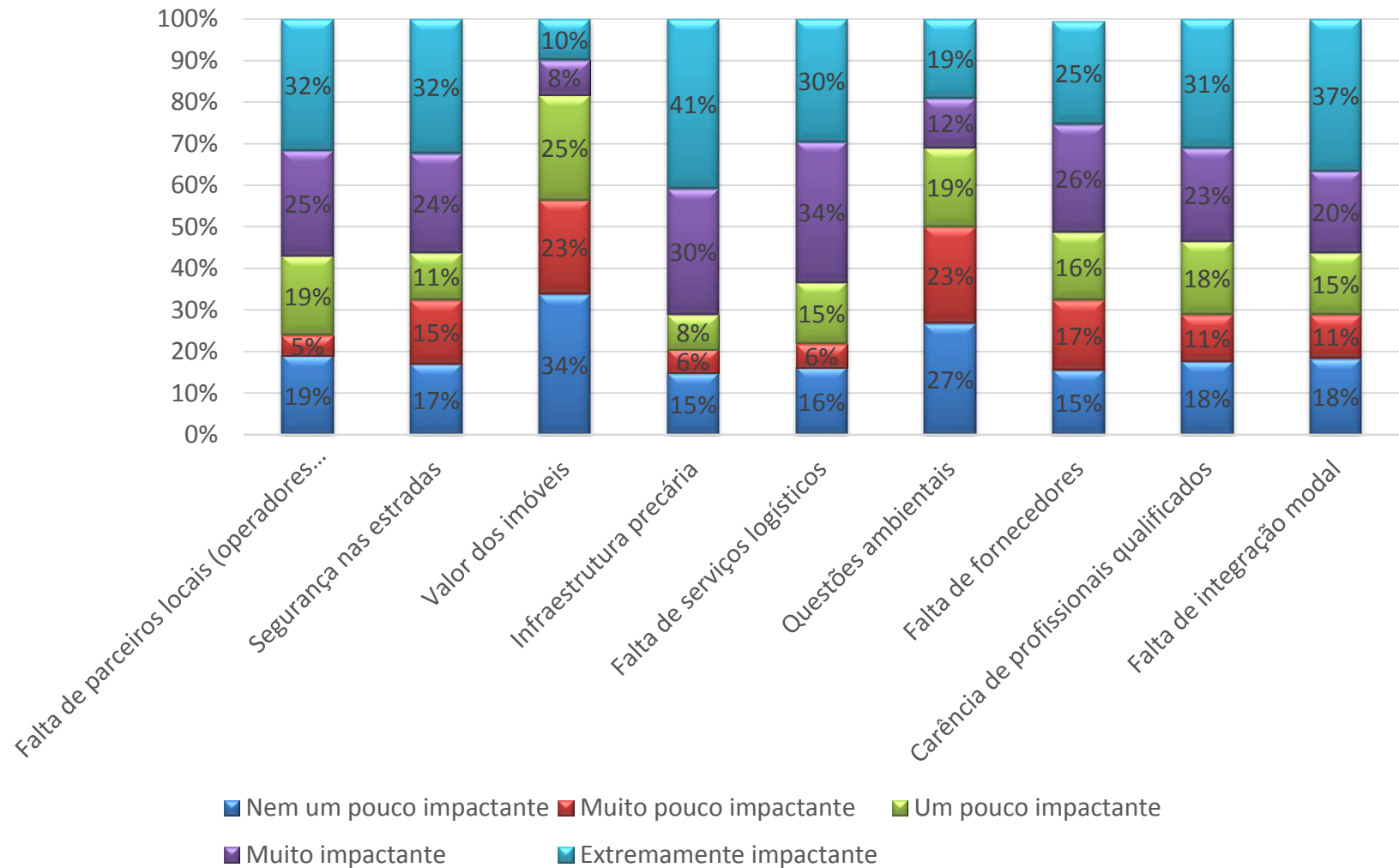
A falta de integração modal é o principal gargalo para as atividades empresariais na região Sul.

BARREIRAS LOGÍSTICAS À ENTRADA - NORDESTE



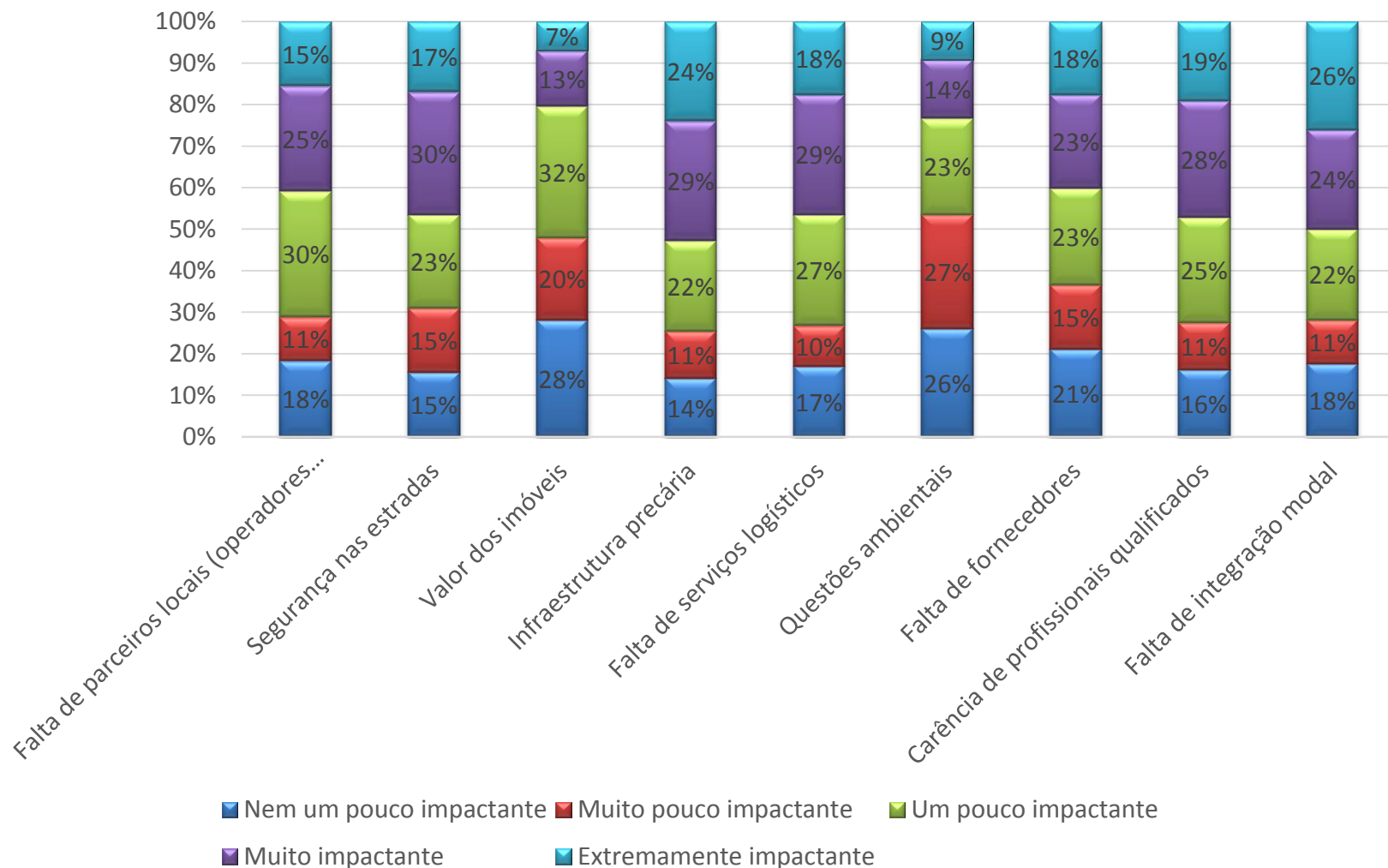
A região Nordeste apresenta vários gargalos para as atividades empresariais, destacando-se a precariedade da infraestrutura.

BARREIRAS LOGÍSTICAS À ENTRADA - NORTE



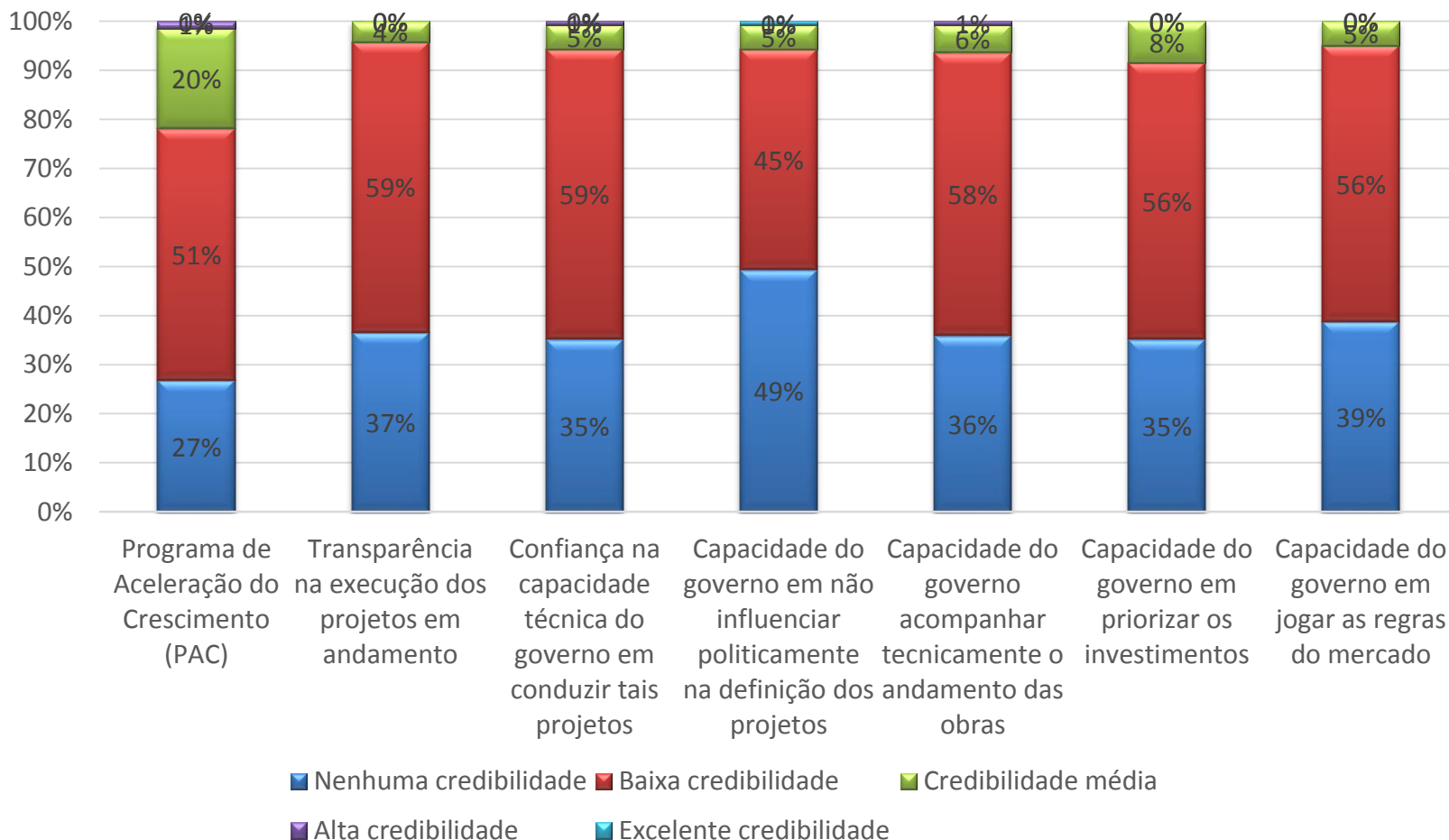
A região Norte também apresenta vários gargalos para as atividades empresariais, destacando-se a precariedade da infraestrutura e a falta de integração modal.

BARREIRAS LOGÍSTICAS À ENTRADA – CENTRO OESTE



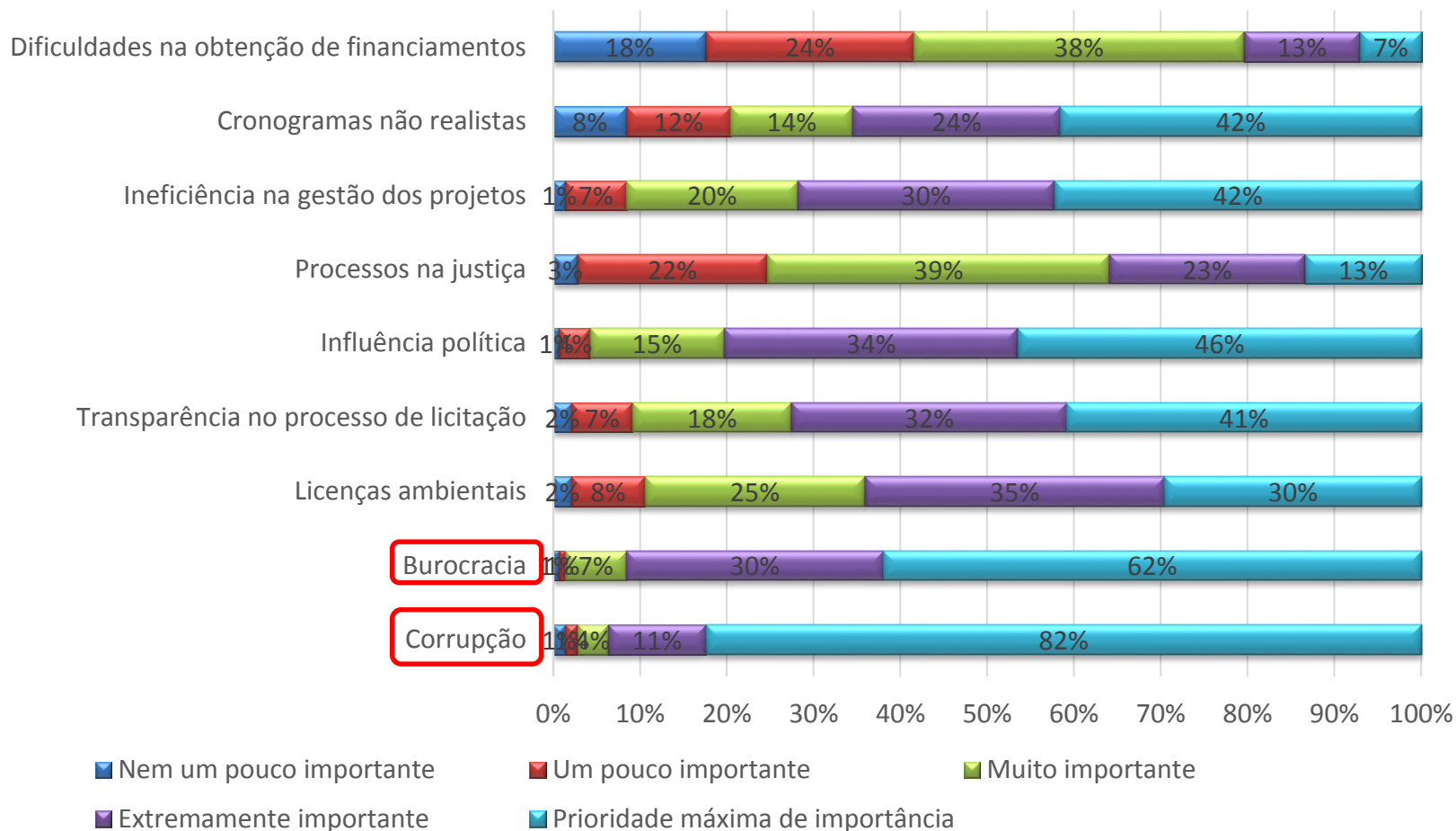
A região Centro Oeste também apresenta diversos gargalos as atividades empresariais, destacando-se, como na região Norte, a precariedade da infraestrutura e a falta de integração modal.

CREDIBILIDADE DOS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA DO GOVERNO FEDERAL



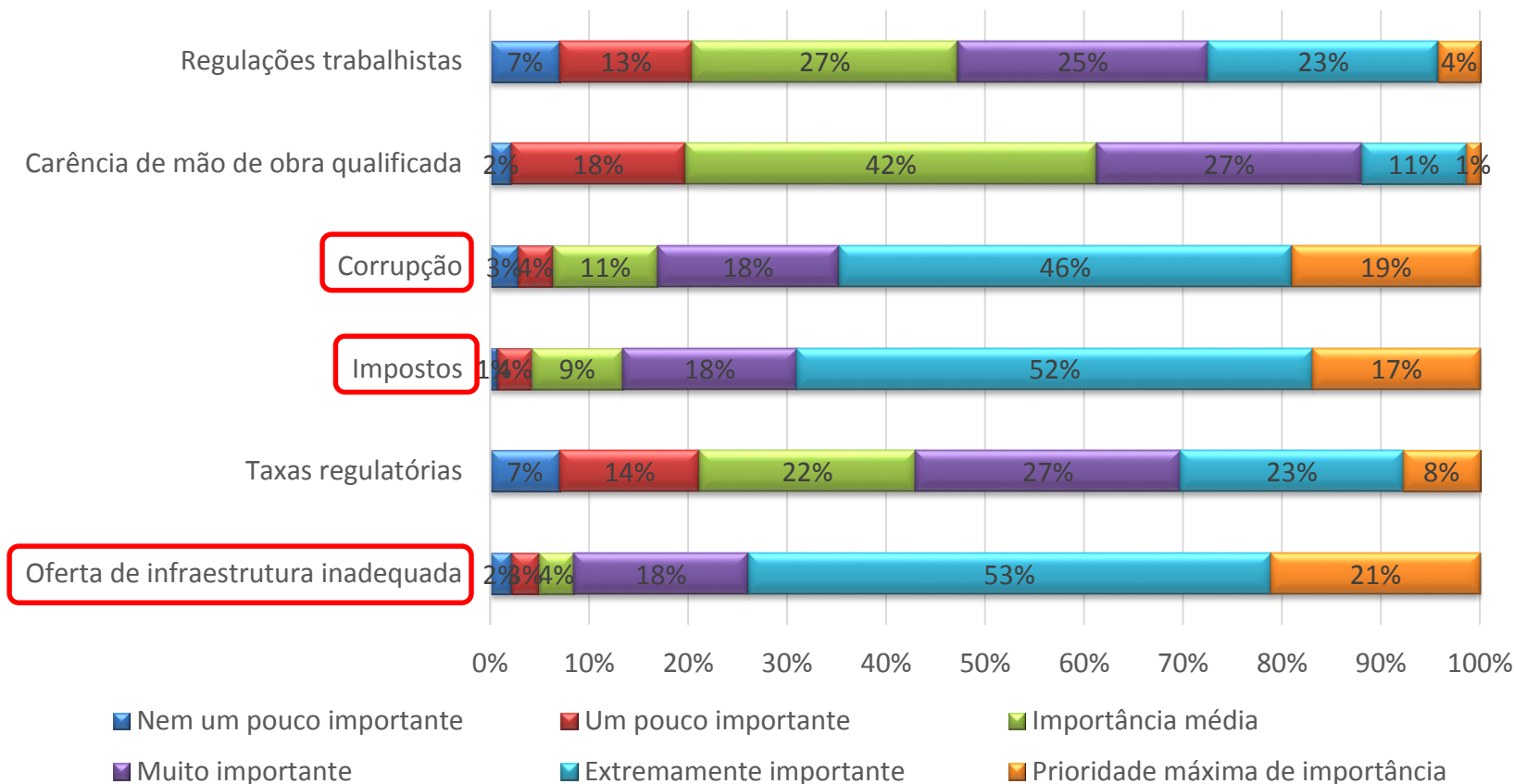
Nota-se que os projetos de infraestrutura sob responsabilidade do governo federal foram avaliados como de nenhuma credibilidade pela maior parte dos respondentes, em todos os itens pesquisados.

MAIORES GARGALOS PARA O CUMPRIMENTO DOS PRAZOS DAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL



As empresas consideram a corrupção e a burocracia como os maiores gargalos para o cumprimento dos prazos das obras de infraestrutura no Brasil.

FATORES CONDICIONANTES PARA A FALTA DE COMPETITIVIDADE DO ATUAL AMBIENTE LOGÍSTICO BRASILEIRO



As respostas indicam que a infraestrutura inadequada, a corrupção e os impostos são os principais fatores para a falta de competitividade no ambiente logístico brasileiro.



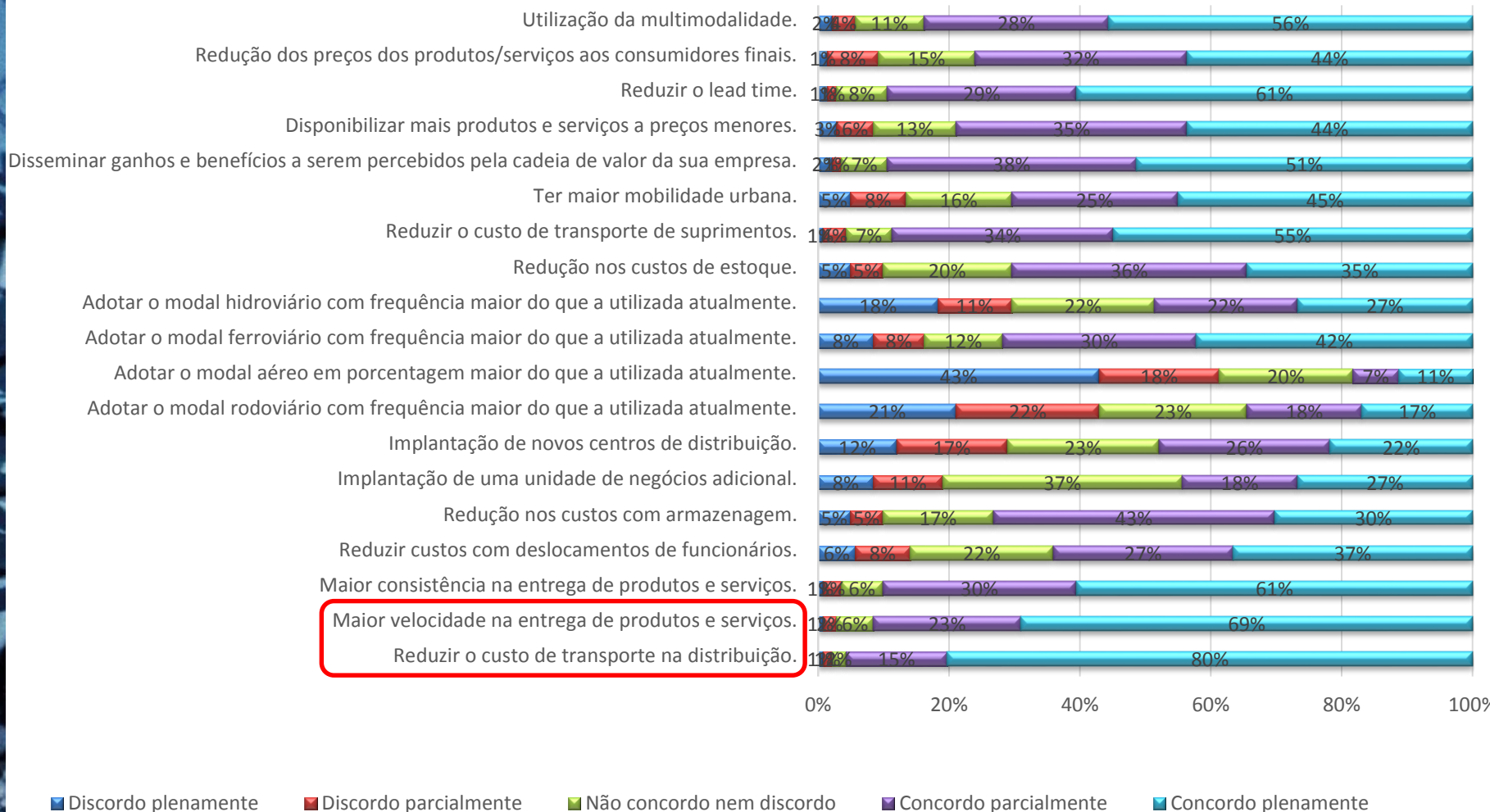
2. RESULTADOS DA PESQUISA

2.3. PROPOSTAS DE MELHOR EFICIÊNCIA LOGÍSTICA

2.3. PROPOSTAS DE MELHOR EFICIÊNCIA LOGÍSTICA

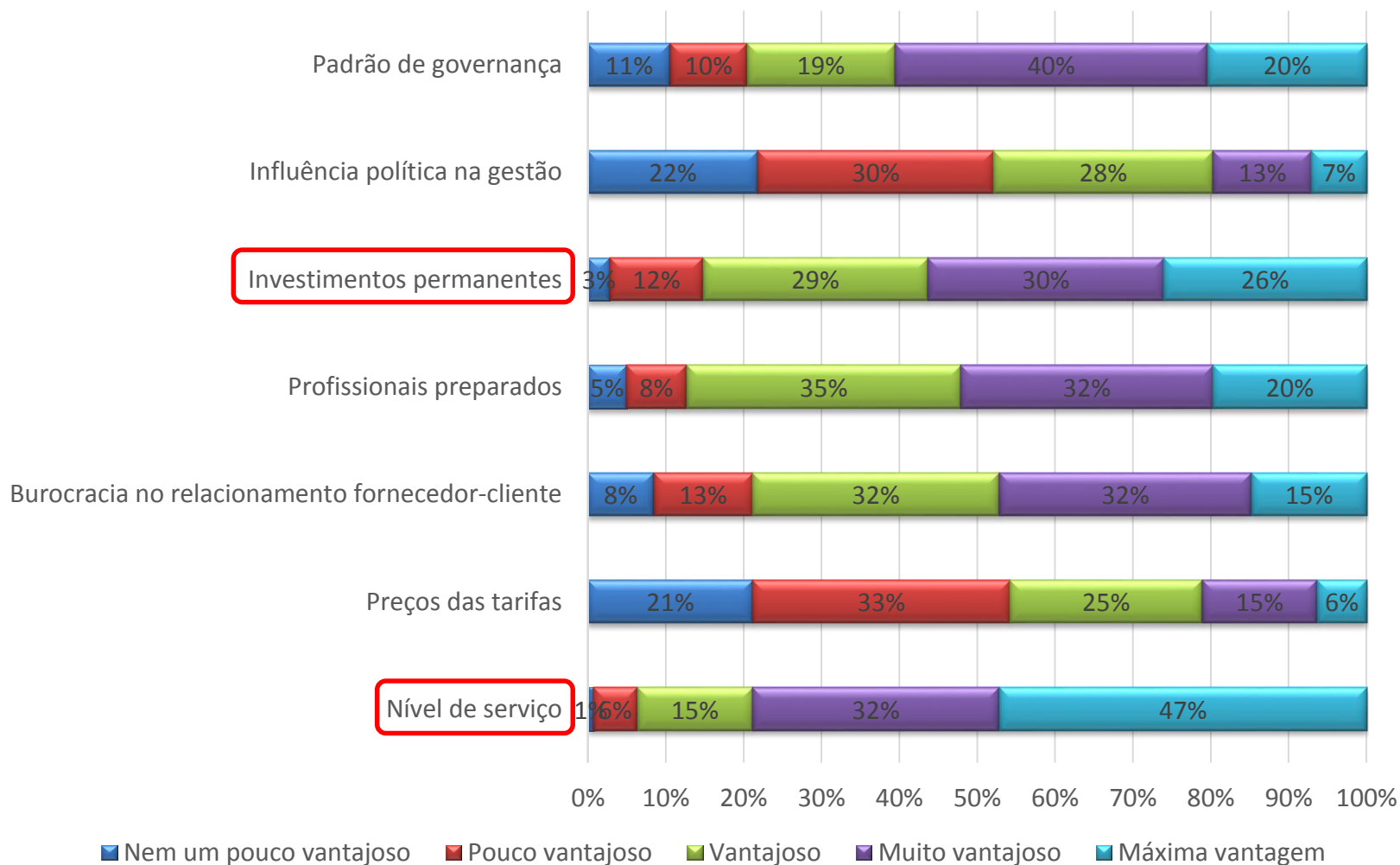


UMA MAIOR EFICIÊNCIA LOGÍSTICA PERMITIRÁ...



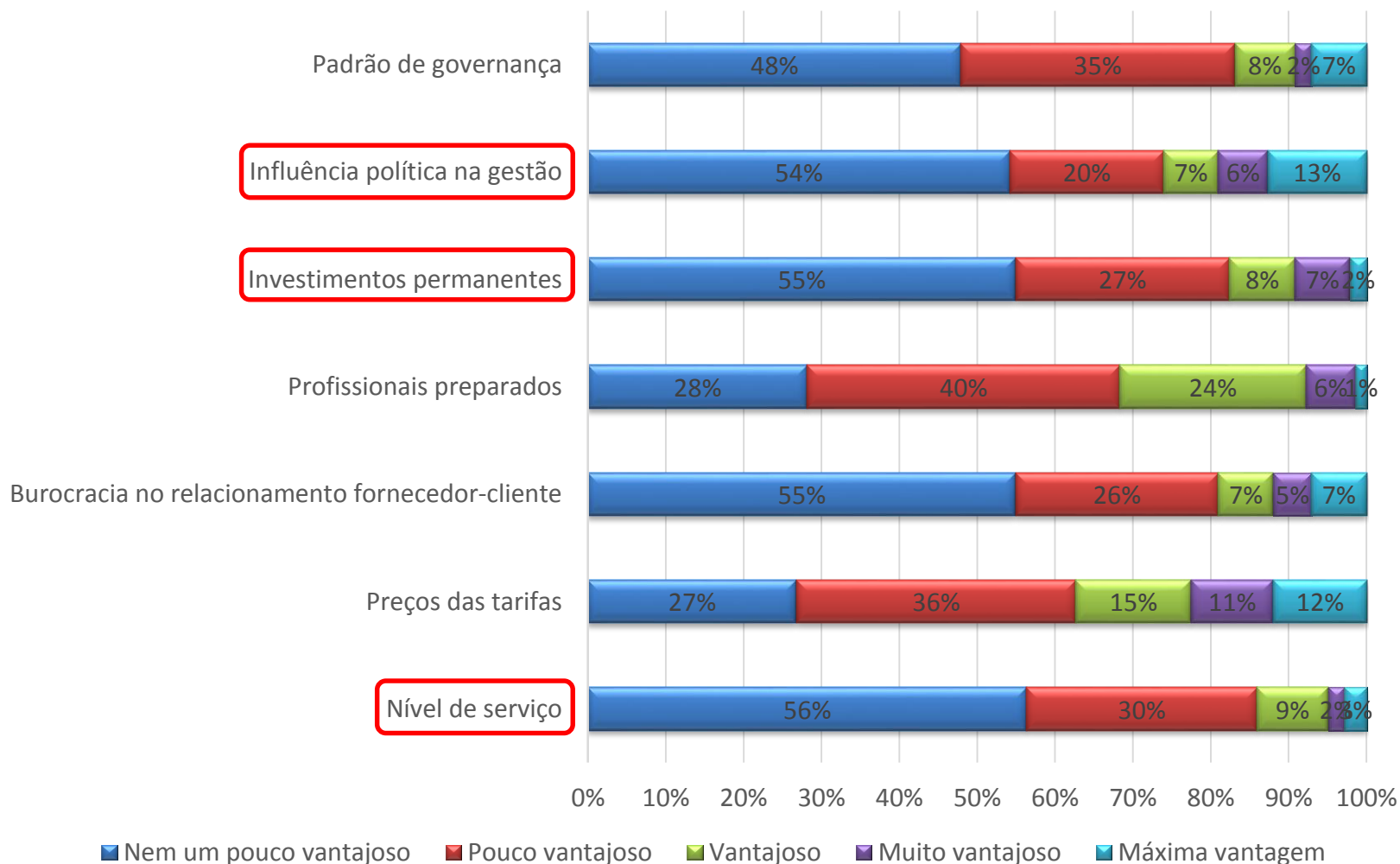
Em geral, as empresas concordam com todos os itens, destacando a redução do custo de transporte na distribuição e a maior velocidade na entrega dos produtos.

NÍVEL DE VANTAGENS OFERECIDAS PELO SETOR PRIVADO



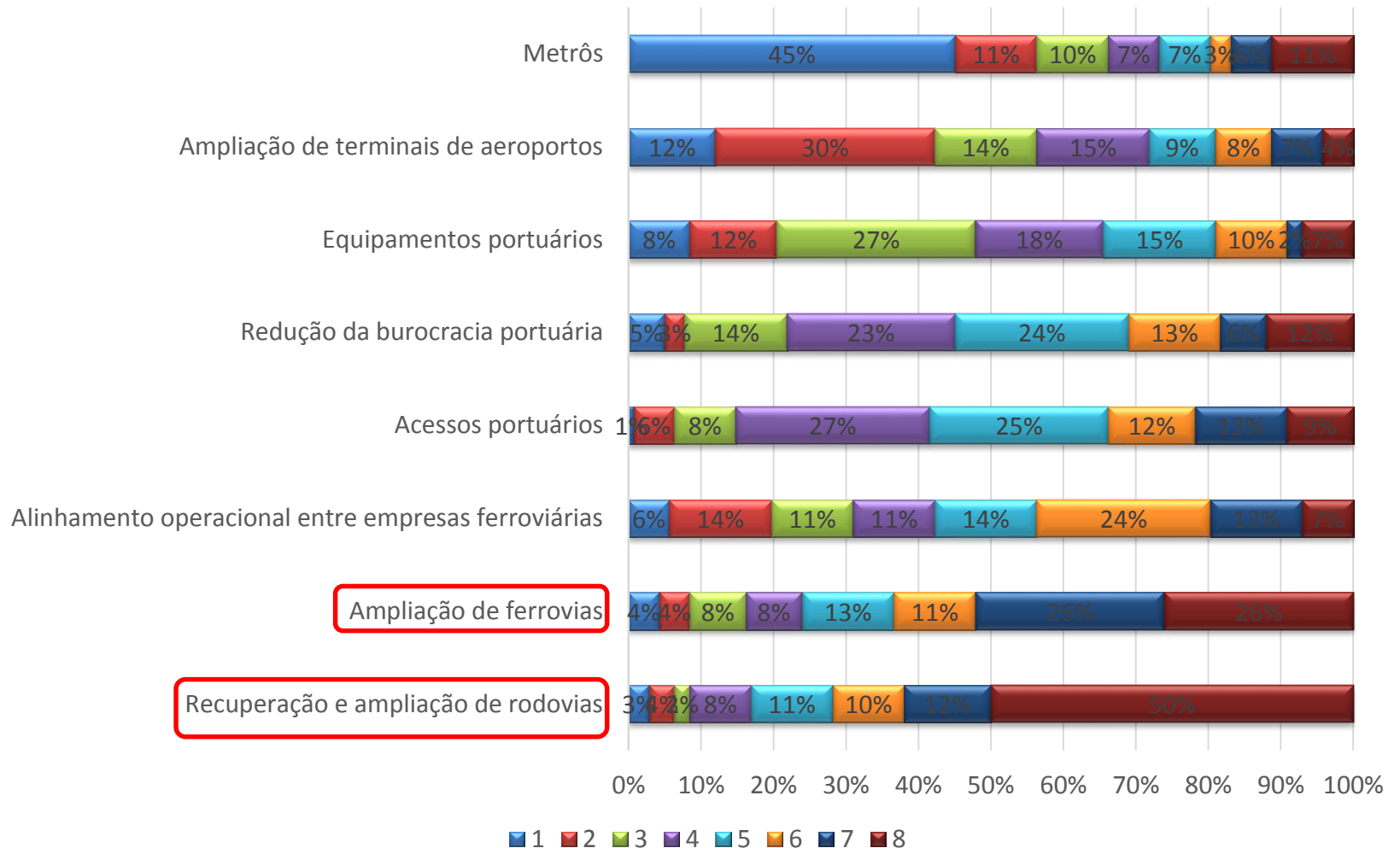
As empresas consideram o nível de serviço e os investimentos permanentes como as principais vantagens oferecidas pelo setor privado.

NÍVEL DE VANTAGENS OFERECIDAS PELO SETOR PÚBLICO



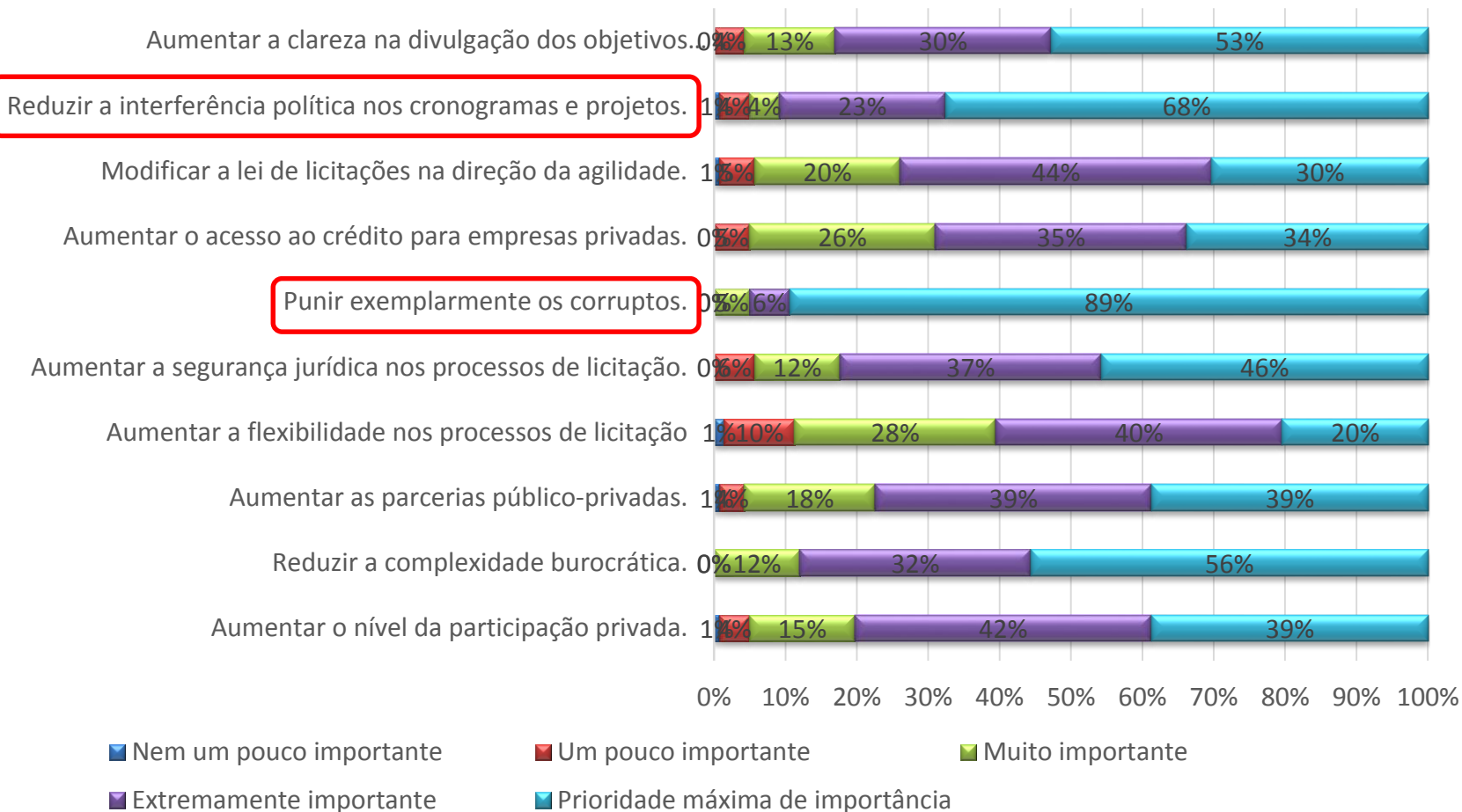
A gestão pública foi considerada não vantajosa em todos os critérios avaliados. As empresas consideram o nível de serviço, a falta de investimentos permanentes e a influência política na gestão como as principais desvantagens oferecidas pelo setor público.

PRIORIDADE DE INVESTIMENTO PÚBLICO EM INFRAESTRUTURA



A recuperação e ampliação de rodovias e a ampliação de ferrovias foram apontadas como as prioridades nos investimentos públicos para infraestrutura.

PROPOSTAS PARA QUE OS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL GANHEM EFICIÊNCIA



O combate à corrupção, bem como a redução da interferência política nos cronogramas e projetos foram apontados como os mais relevantes para que se alcance um melhor nível de infraestrutura no Brasil.



3. CONCLUSÕES

3. CONCLUSÕES



CONCLUSÕES

- As empresas que têm se defrontado com elevados custos logísticos de transporte de matéria-prima buscam combatê-los por meio de estratégias internas, como reduzir o número de entregas rápidas e terceirizar a frota e serviços logísticos para outros operadores. Ademais, essas empresas também têm trabalhado com operações FOB em substituição ao CIF. Em termos de eficiência logística, essas empresas não transferem as responsabilidades e custos logísticos para clientes (Eficiência logística externa).
- Os principais responsáveis pelo aumento dos custos logísticos identificados na pesquisa foram a má qualidade da infraestrutura e o significativo aumento dos custos com distribuição urbana, provocado pela ampliação das restrições ao tráfego de carretas e caminhões grandes nas áreas centrais.
- A pesquisa demonstra o descrédito do empresariado brasileiro com a capacidade do setor público na gestão da infraestrutura do país. Por isso, atribuem à corrupção e à burocracia os dois principais entraves para o seu desenvolvimento.
- As empresas demonstraram claramente sua posição favorável em relação à maior participação do setor privado na provisão de bens e serviços atualmente vinculados ao setor público. Isso se evidencia nas soluções mais bem aceitas para a melhoria das condições infra estruturais do país.