



Para ser relevante.

www.fdc.org.br



CUSTOS LOGÍSTICOS NO BRASIL 2017

Núcleo de Logística,
Supply Chain e
Infraestrutura

Plataforma de Infraestrutura
em Logística de Transportes

Equipe

- Paulo Tarso Vilela de Resende (coordenador)
- Paulo Renato de Sousa
- Ramon Victor Cesar
- Arthur Quintão

Bolsistas Fapemig

- Fernanda Fonseca
- Lucas Franceschini

Pesquisa realizada com **130** empresas

O faturamento bruto deste conjunto de empresas equivale a **15,4% do PIB brasileiro** (excluído o setor terciário), a preços de mercado, em **2017**

O objetivo principal da presente pesquisa é **avaliar os custos logísticos incorridos** pelas empresas embarcadoras de cargas no Brasil



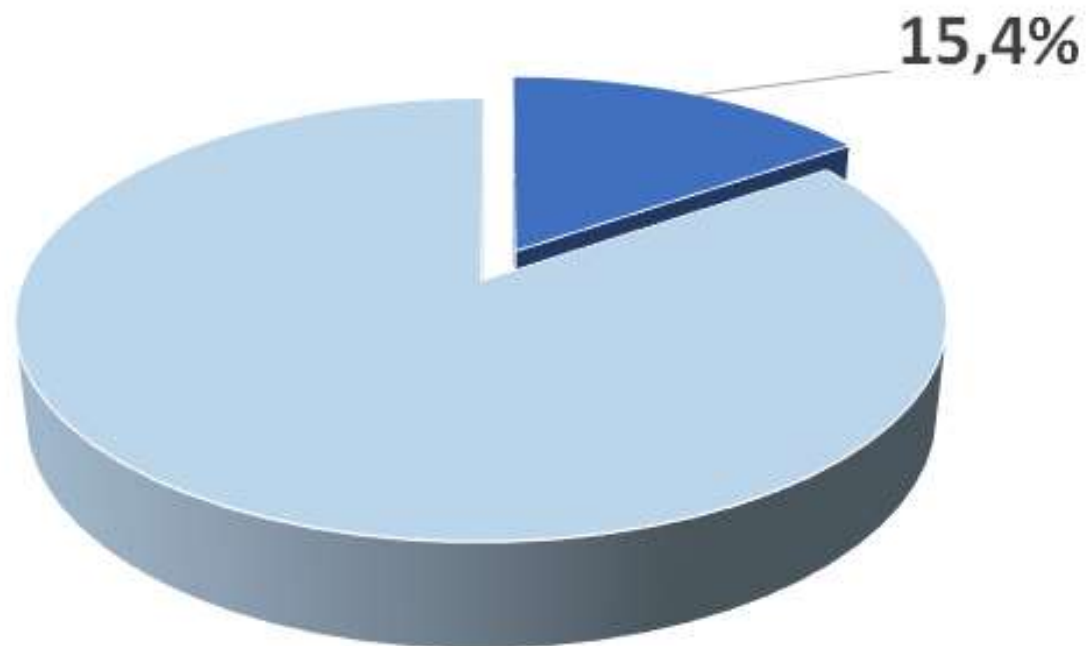
Para ser relevante.

www.fdc.org.br



1. CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA

Faturamento bruto total das empresas entrevistadas, em percentual do PIB brasileiro

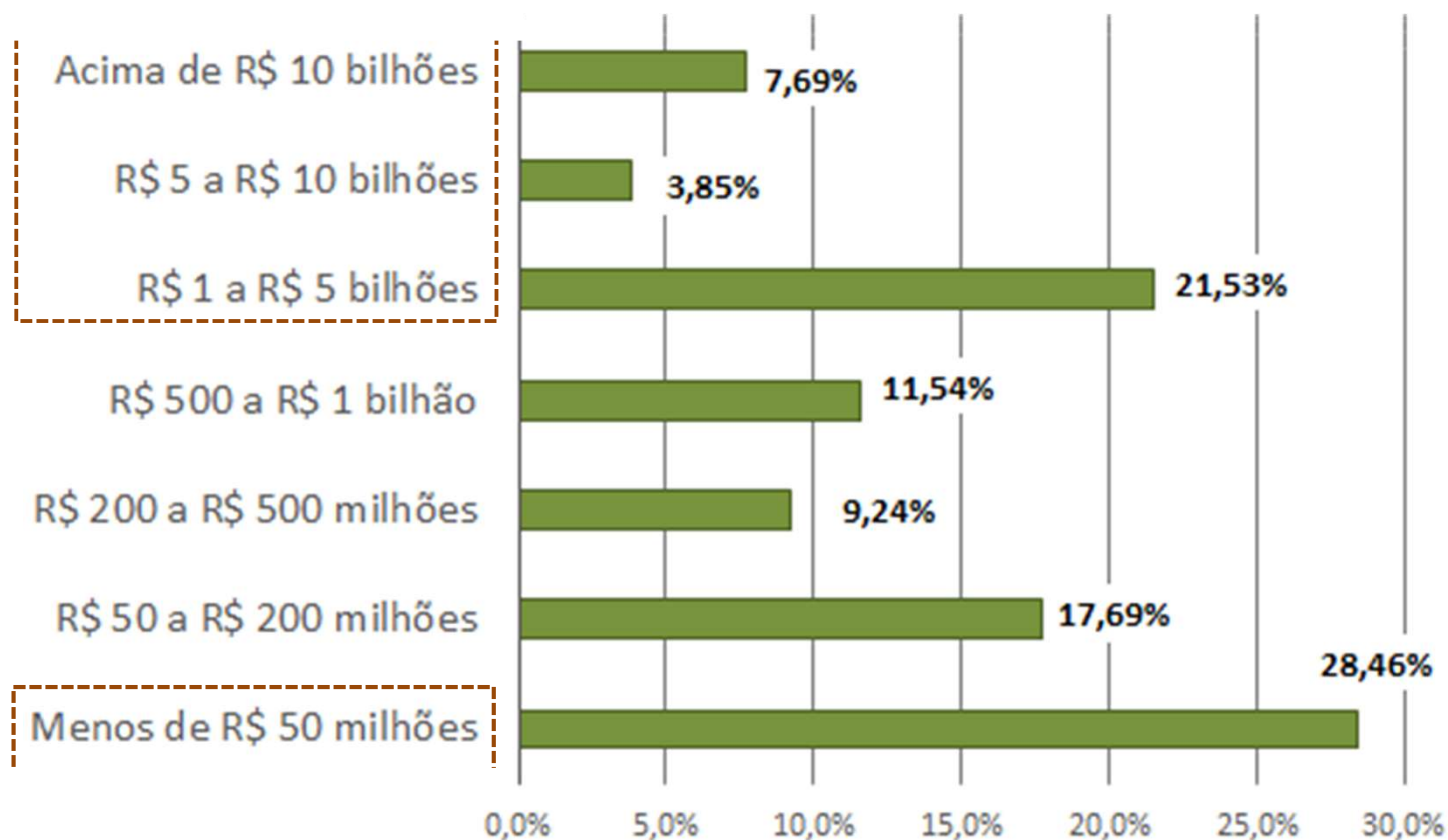


N = 150

- Soma dos faturamentos das empresas da amostra (em percentual do PIB)
- PIB em 2017 a preços de mercado, excluído o setor serviços

O faturamento bruto da amostra de empresas entrevistadas equivale a 15,4% do PIB brasileiro em 2017 (excluído o setor terciário)

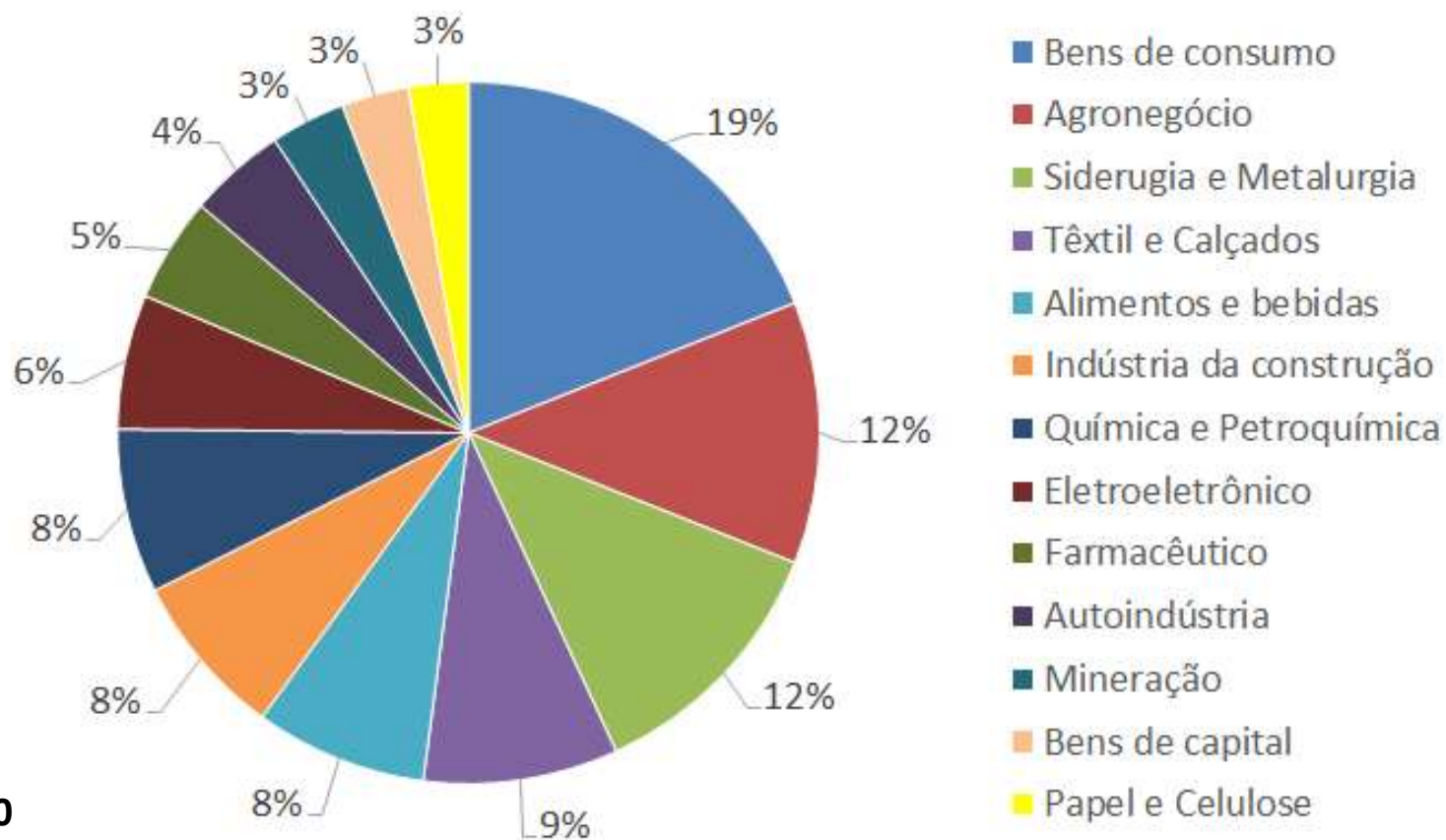
Distribuição das empresas entrevistadas por faixa de faturamento bruto anual



N = 150

1/3 das empresas da amostra apresentam faturamento bruto anual superior a R\$ 1 bilhão, enquanto quase 30% faturam menos de R\$ 50 milhões por ano

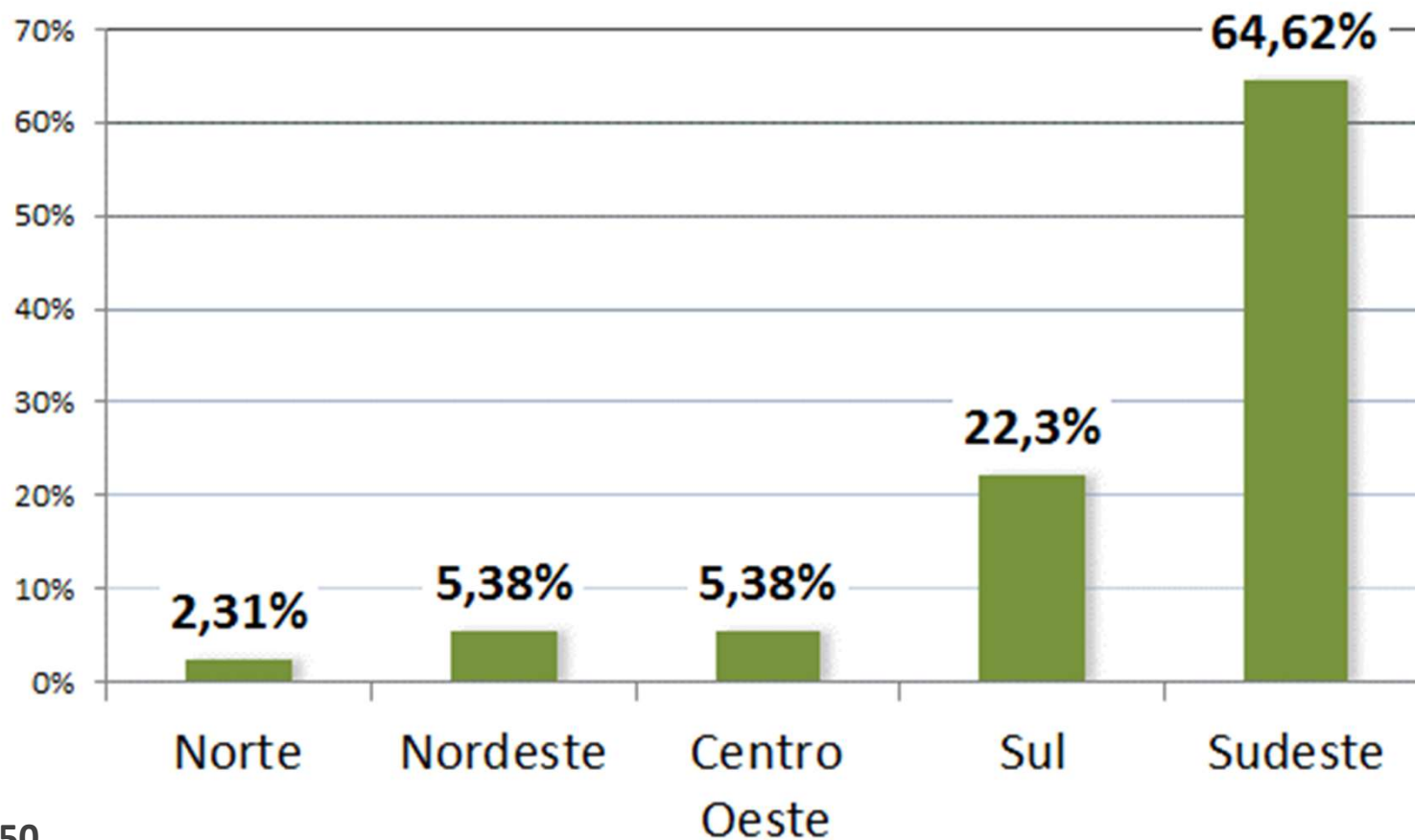
Distribuição das empresas entrevistadas por segmento econômico



N = 150

A amostra compõe-se de empresas de 13 segmentos econômicos, mas apenas quatro deles concentram pouco mais da metade do conjunto, quais sejam: bens de consumo, agronegócio, siderurgia e metalurgia e têxtil e calçados

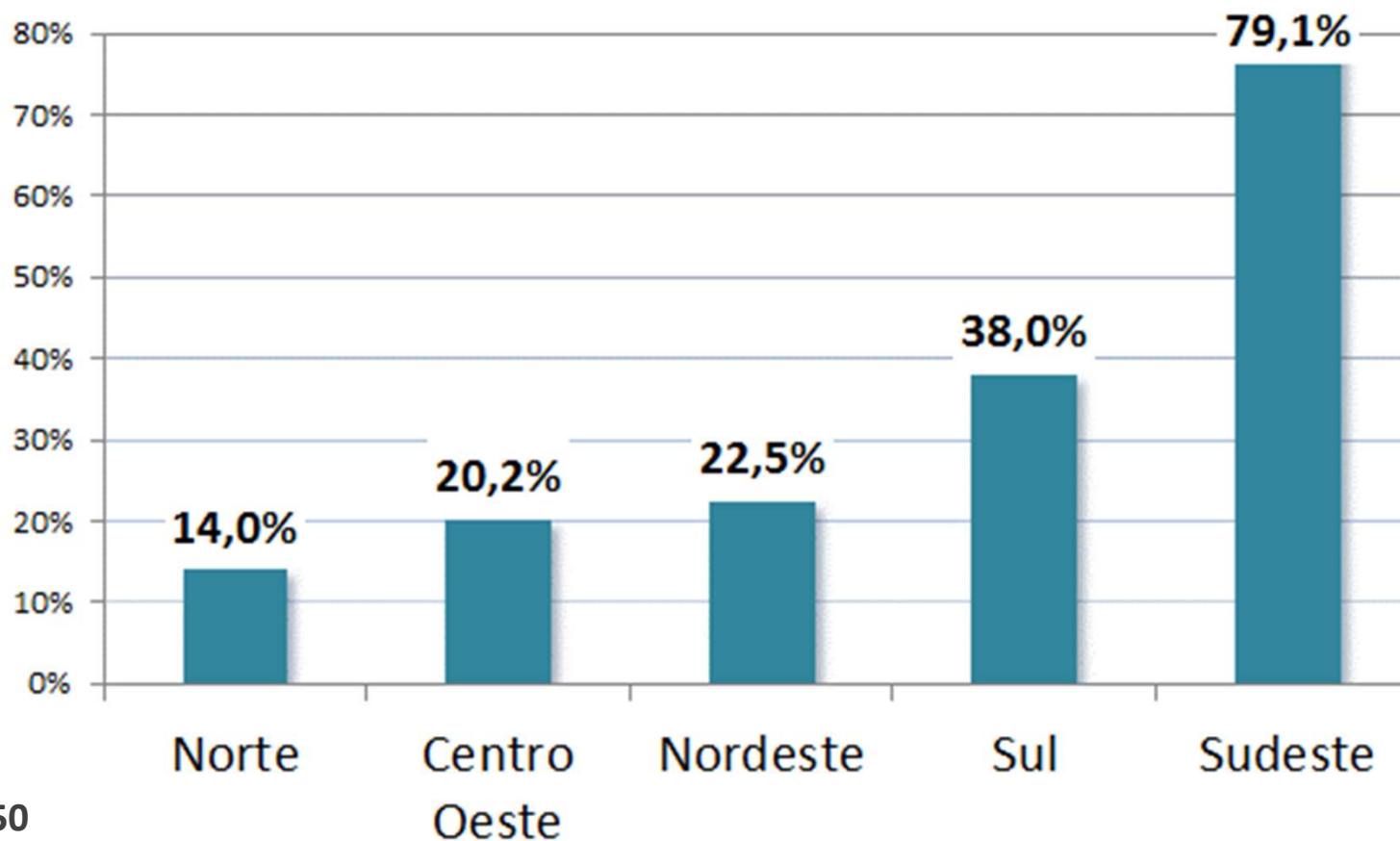
Localização das matrizes das empresas da amostra, por região



N = 150

Aproximadamente, 2/3 das empresas entrevistadas têm suas matrizes localizadas na região Sudeste do Brasil

Região de atuação predominante das empresas da amostra



O Sudeste é a região de atuação predominante de aproximadamente 80% das empresas entrevistadas em 2017



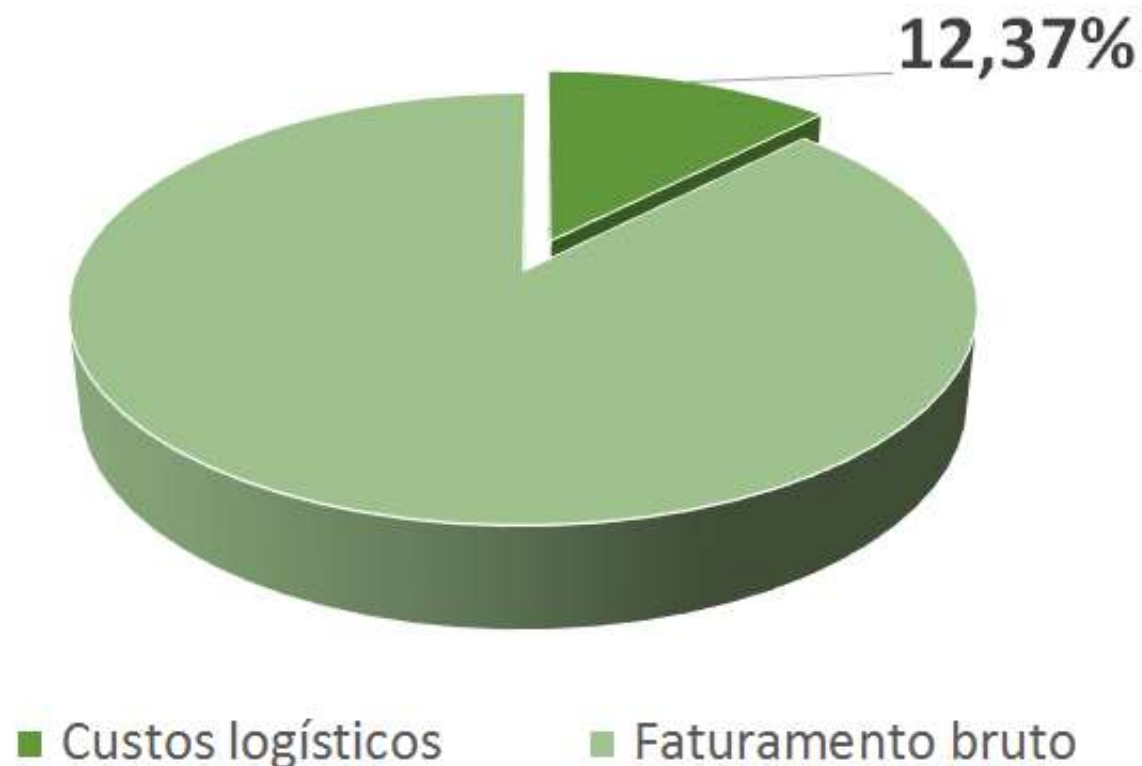
Para ser relevante.

www.fdc.org.br



2. RESULTADOS DA PESQUISA

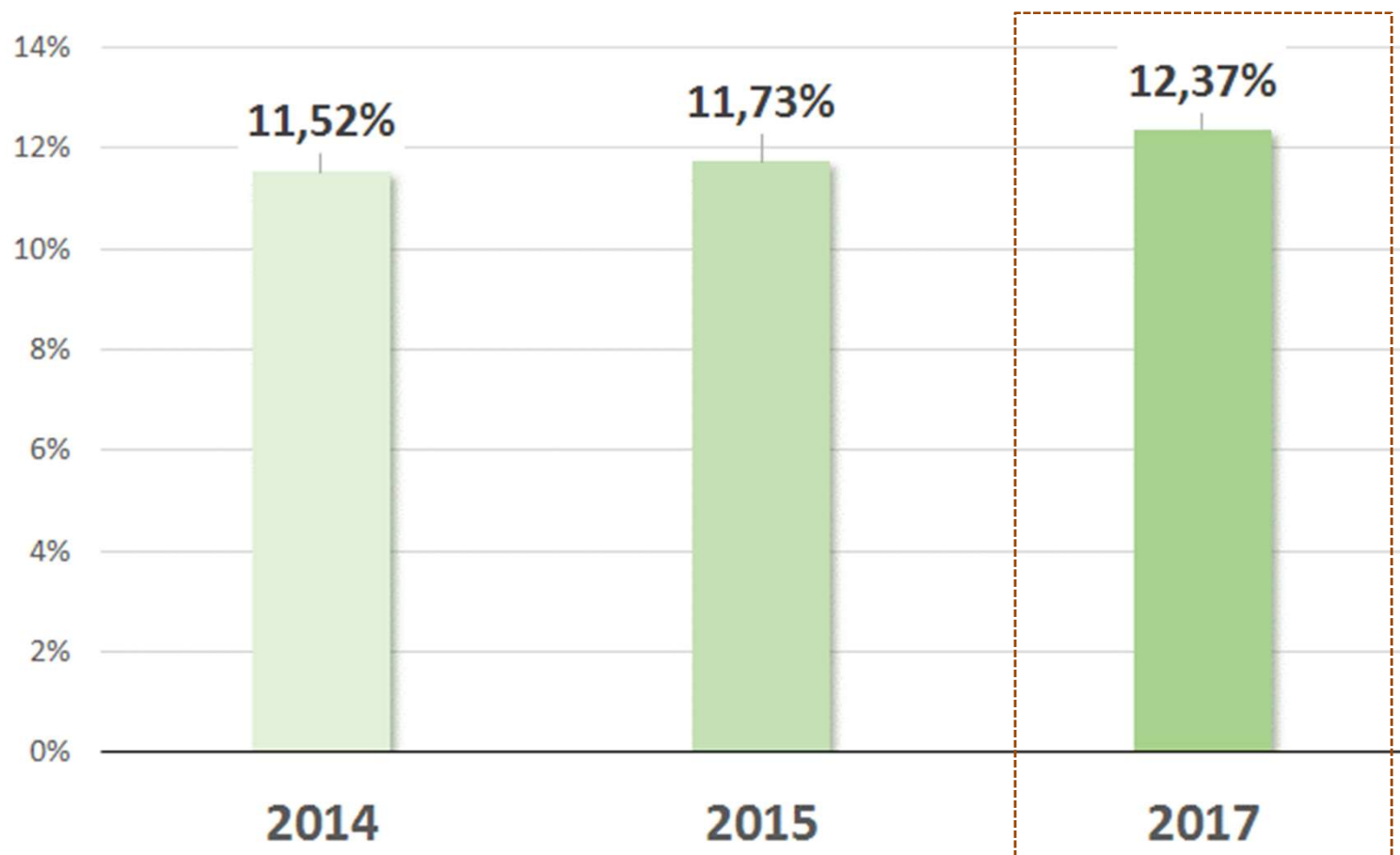
Percentual médio do faturamento bruto das empresas gasto com Custos Logísticos, em 2017



Em 2017, o somatório dos custos logístico incorridos pelas empresas correspondeu, em média, a 12,37% do faturamento bruto das mesmas

[calculado com base no custo médio por empresa, ponderado pelo faturamento bruto da mesma]

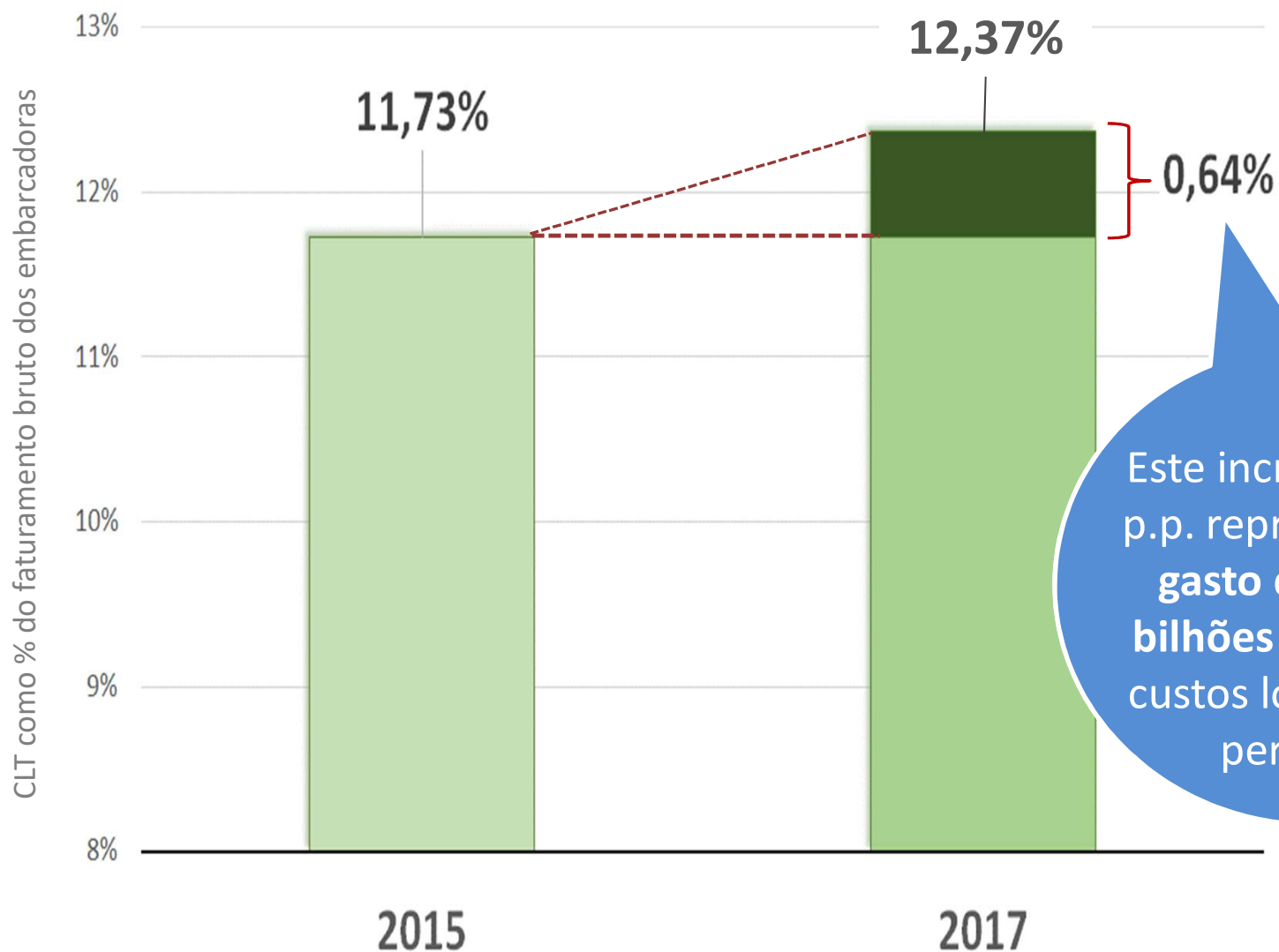
Custo Logístico Total nos últimos anos, como percentual médio do faturamento bruto das empresas



O percentual representativo do custo logístico total médio cresceu 0,85 p.p. entre os anos de 2014 e 2017 (um incremento de 7,4%)

[calculado com base no custo médio por empresa, ponderado pelo faturamento bruto da mesma]

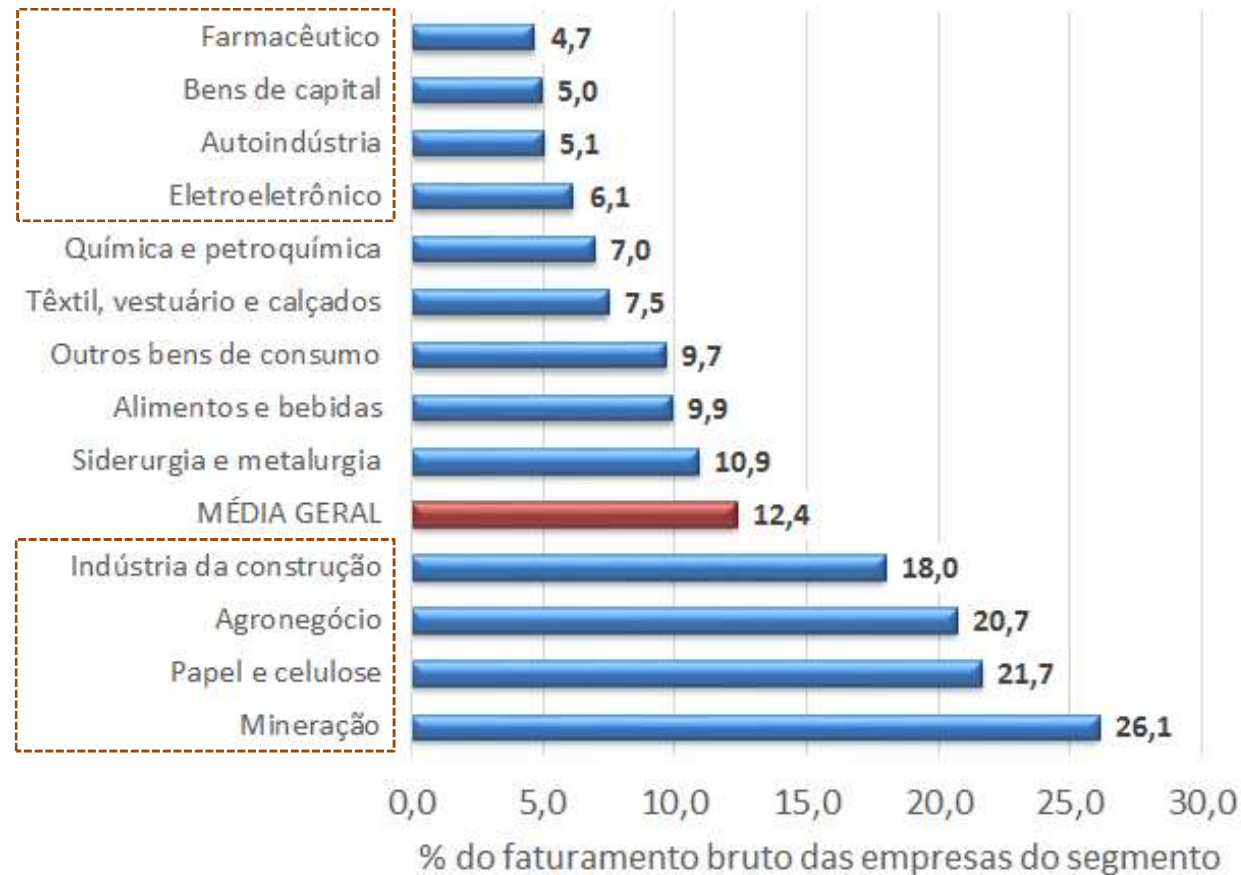
Impacto do aumento do Custo Logístico Total nos gastos dos embarcadores entre 2015 e 2017



Este incremento em p.p. representou um **gasto de R\$ 15,5 bilhões a mais** com custos logísticos no período (*)

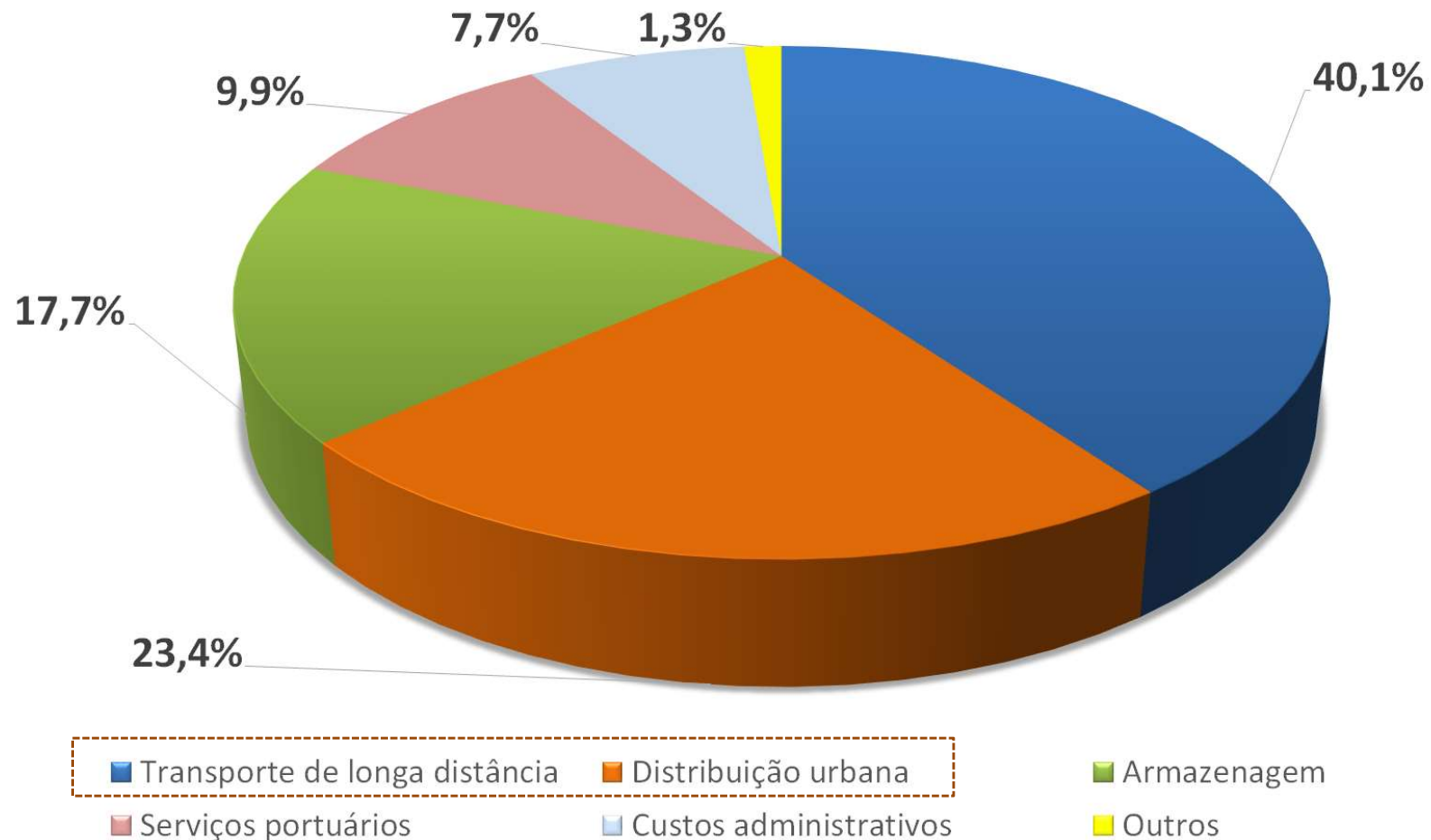
(*) a preços de 2017

Custo Logístico por segmento econômico, em 2017 como percentual médio do faturamento bruto das empresas



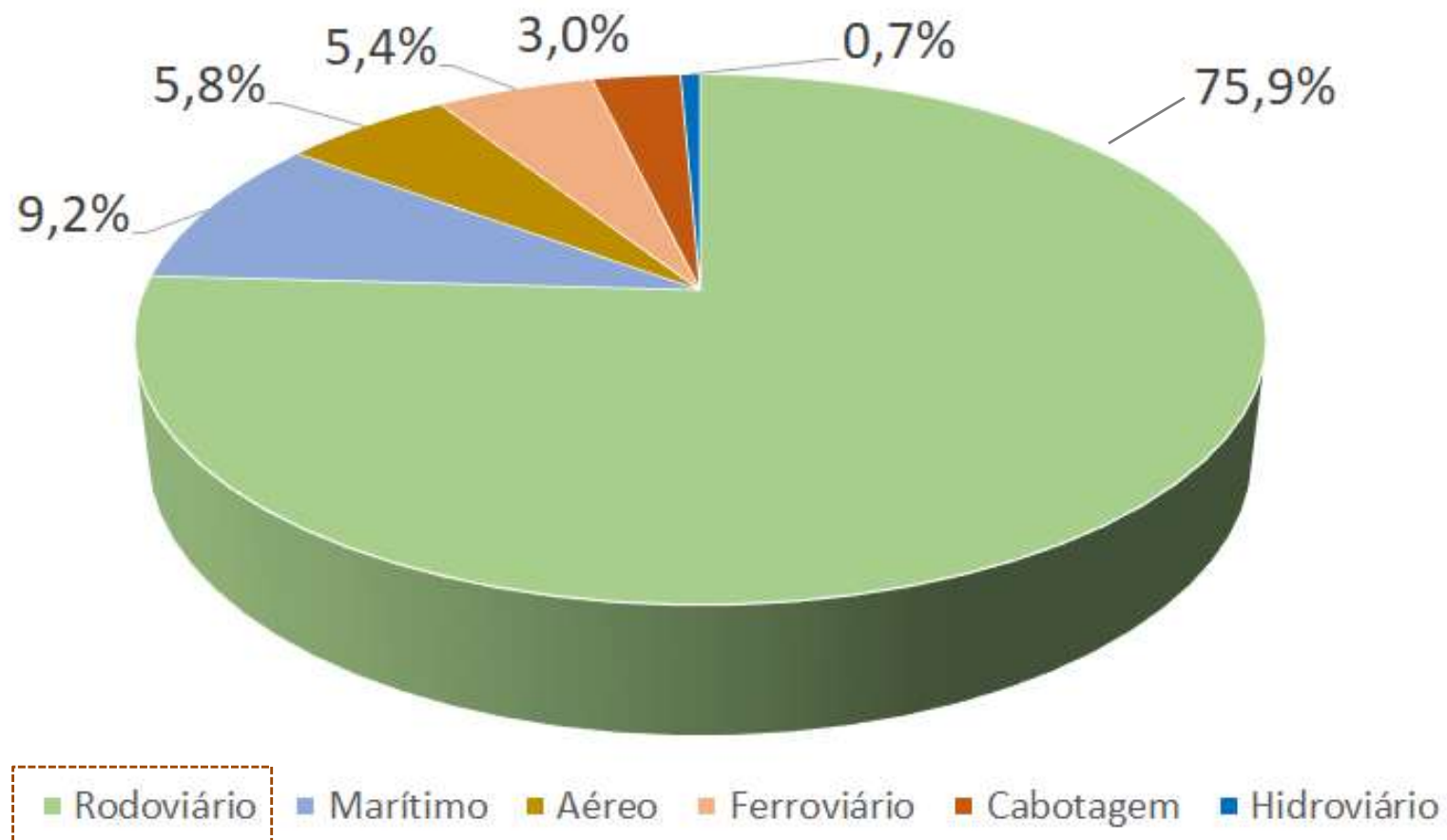
Os custos logísticos têm maior representatividade na mineração, em papel e celulose, no agronegócio e na indústria da construção (acima da média geral), enquanto são bem menos representativos nos segmentos farmacêutico, de bens de capital, autoindústria e eletroeletrônicos

Participação percentual média dos grandes itens de custo na composição do Custo Logístico Total



O transporte, compreendendo as movimentações de longa distância e a distribuição urbana de mercadorias, responde por 63,5% do custo logístico total incorrido pelos embarcadores de cargas no Brasil

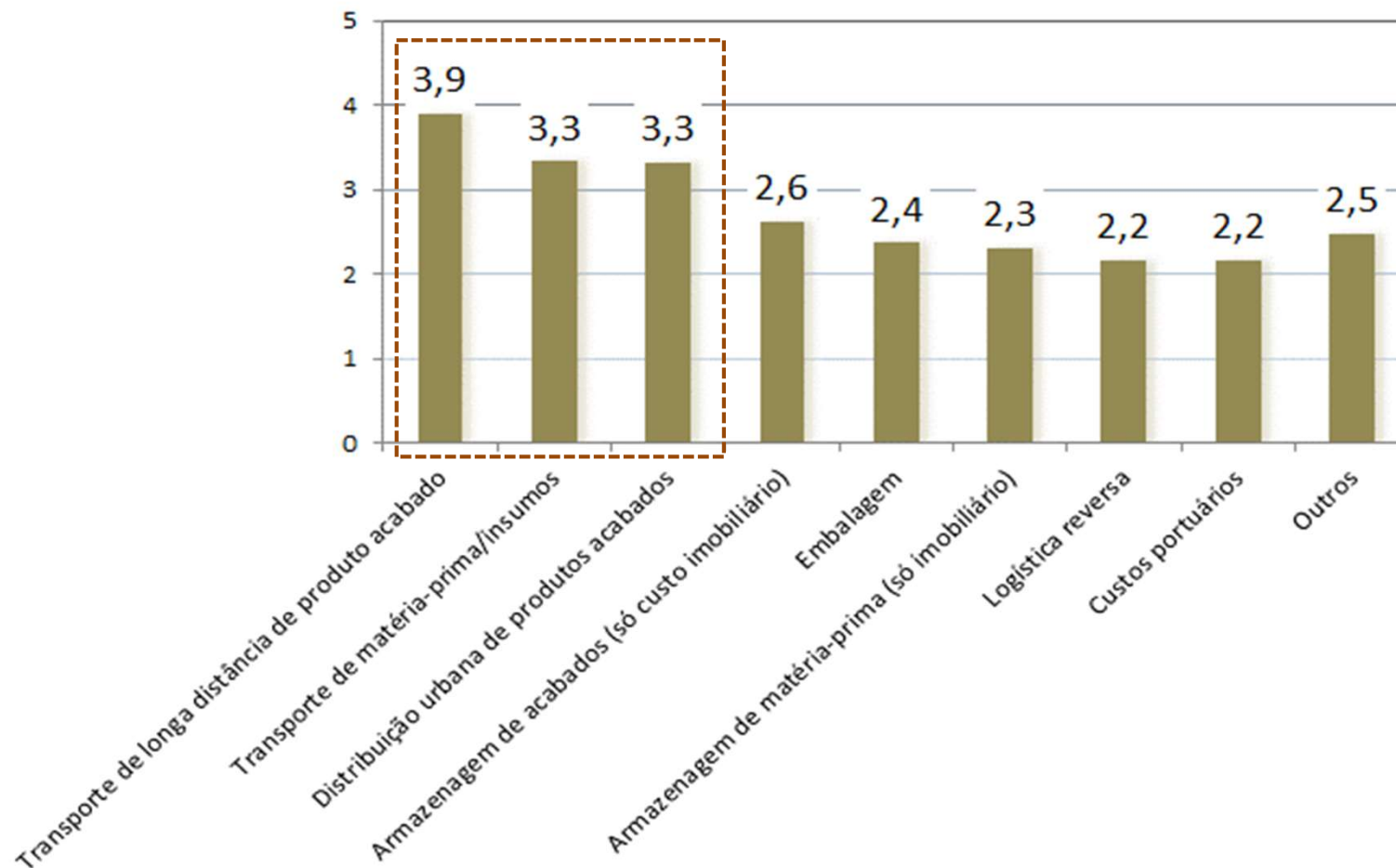
Divisão modal dos serviços de transporte utilizados pelas empresas embarcadoras



O modo rodoviário responde majoritariamente pelos serviços de transporte utilizados pelas empresas embarcadoras de cargas: cerca de $\frac{3}{4}$ das indicações

Grau de relevância na formação do custo logístico total, por item de custo

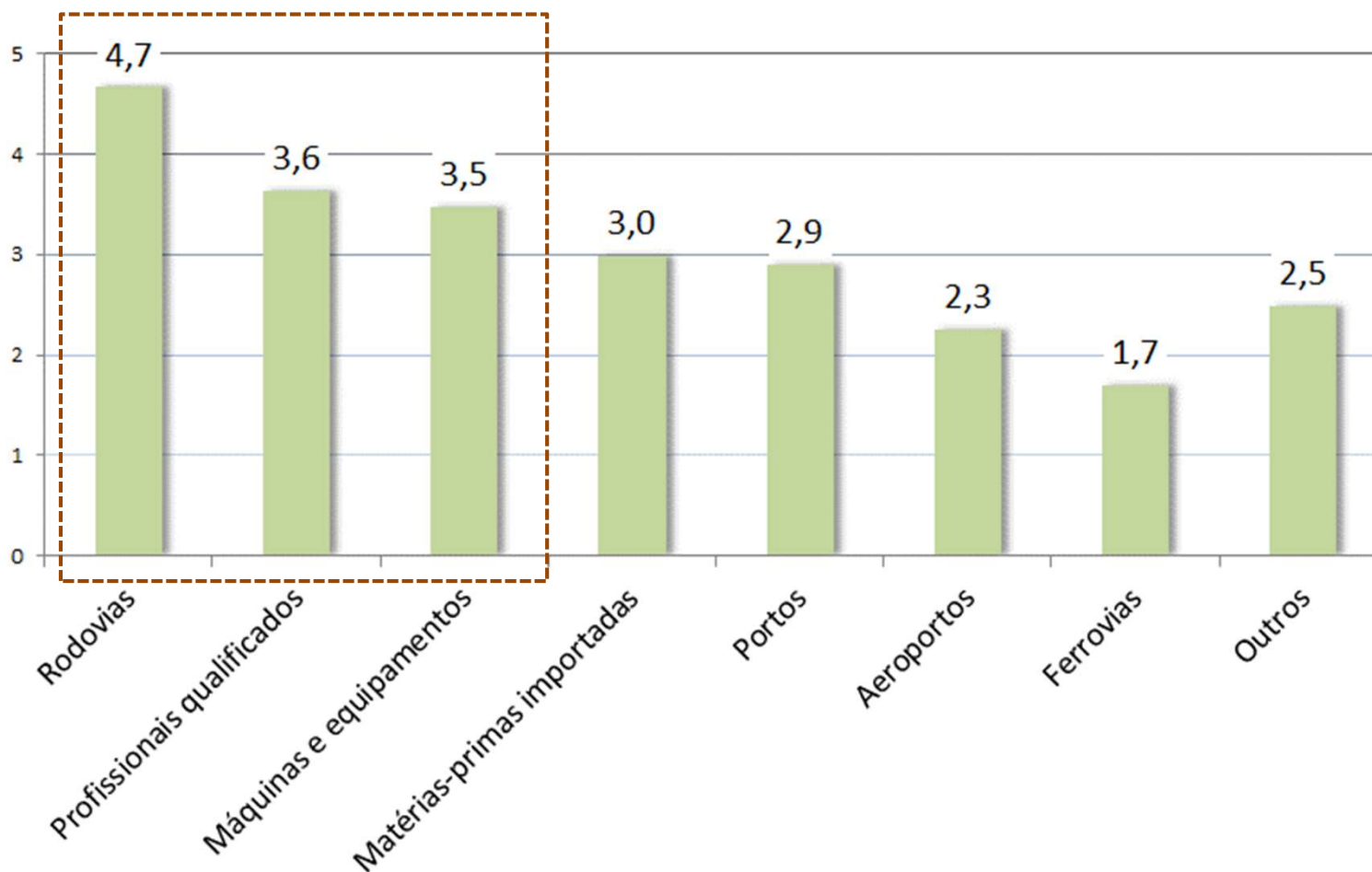
Média geral ponderada, entre 1 (sem relevância) e 5 (extremamente relevante)



O transporte de longa distância, tanto de produtos acabados quanto de matérias primas / insumos, e a distribuição urbana de cargas são os itens mais relevantes na formação do custo logístico total

Nível de dependência de itens logísticos por parte das empresas embarcadoras de cargas

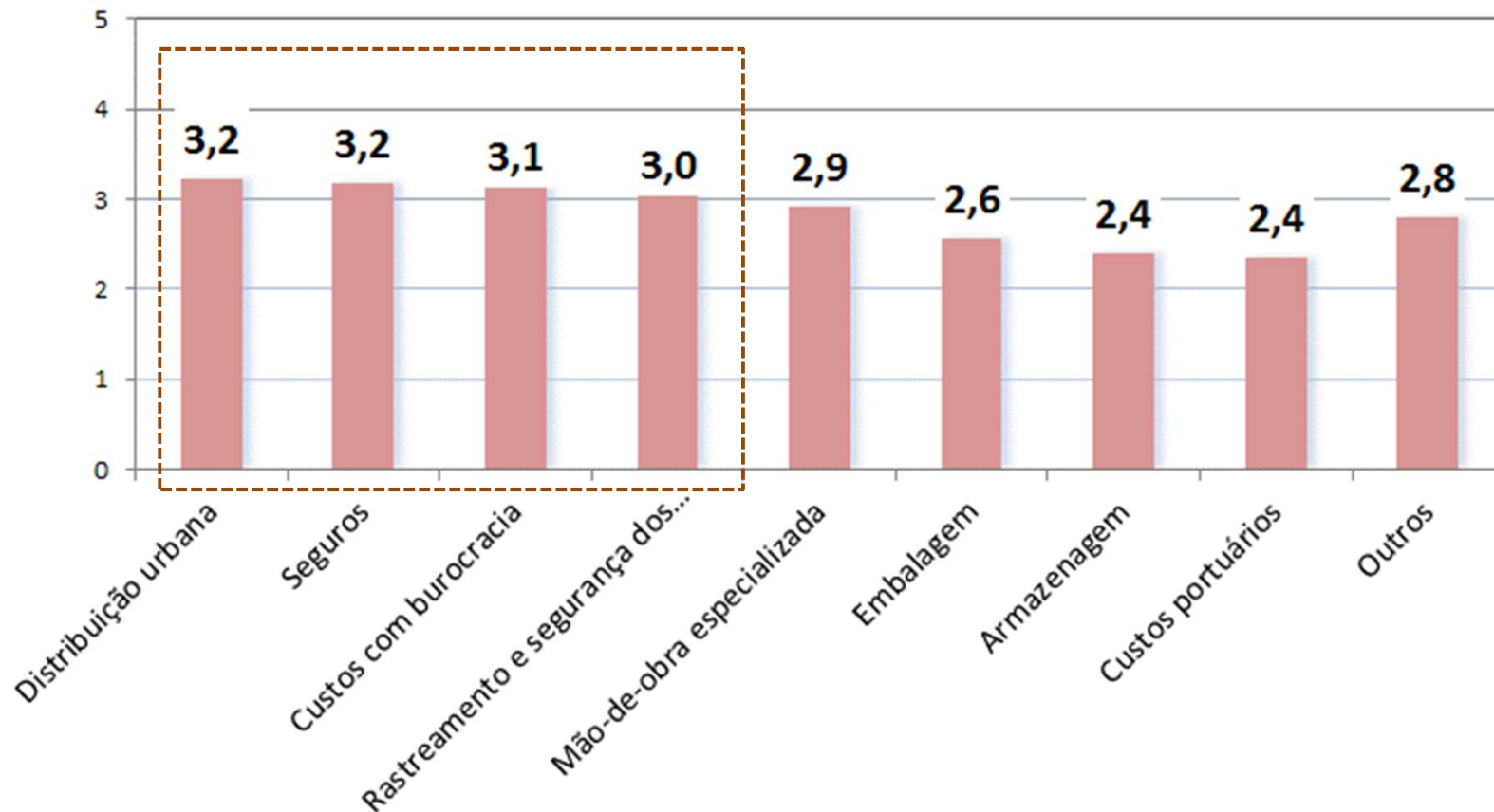
Média geral ponderada, entre 1 (não dependente) e 5 (extrema dependência)



Nas operações logísticas, as empresas dizem apresentar maior dependência de rodovias, de profissionais qualificados e de máquinas e equipamentos

Percepção de contribuição de diferentes itens para o aumento significativo dos custos logísticos

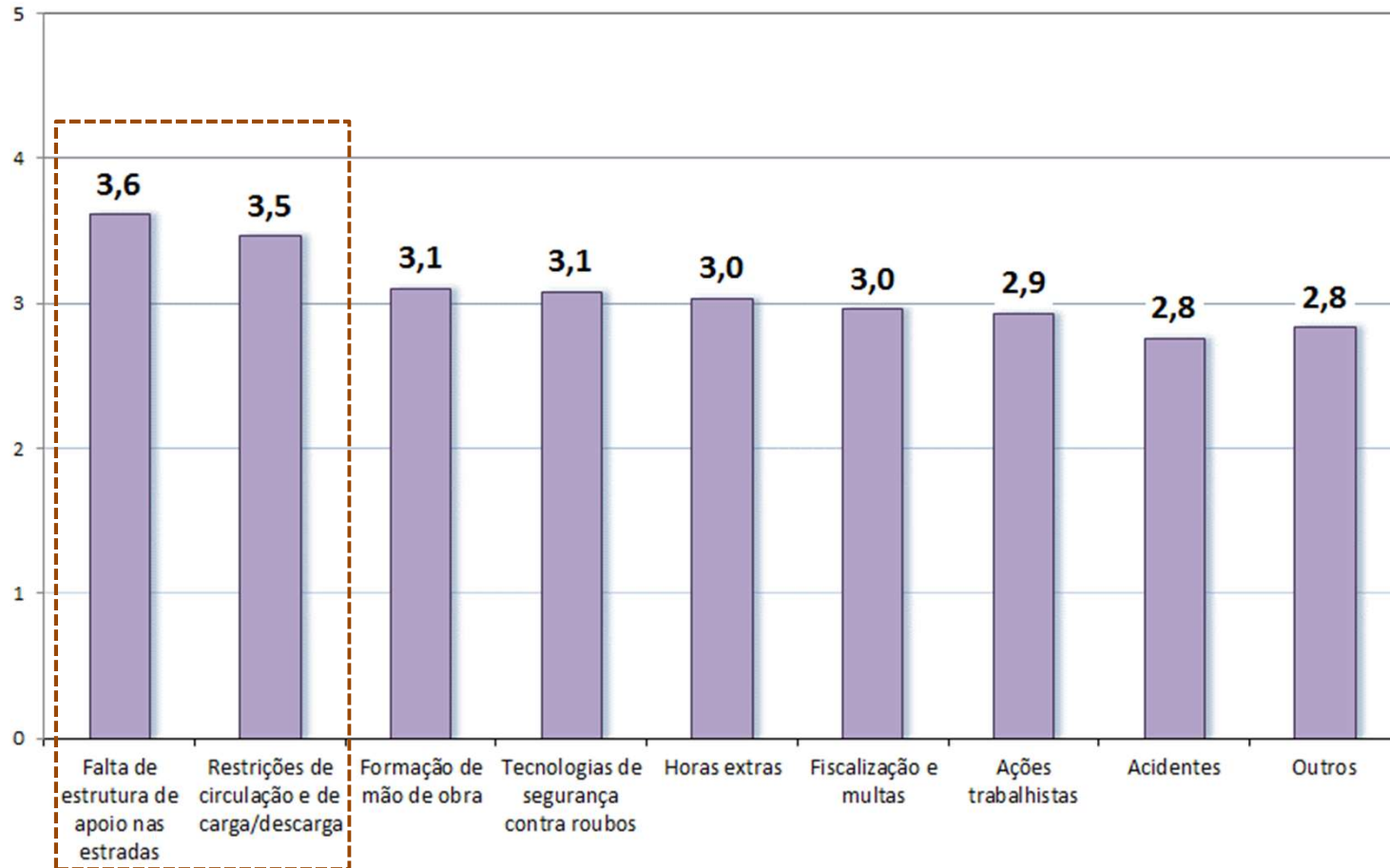
Média geral ponderada, entre 1 (sem contribuição) e 5 (contribuição máxima)



Distribuição urbana, seguros, burocracia e gastos com rastreamento e segurança dos veículos e cargas são percebidos como os itens que mais vêm contribuindo para o aumento significativo dos custos logísticos

Impacto de fatores diversos no aumento extra dos custos logísticos

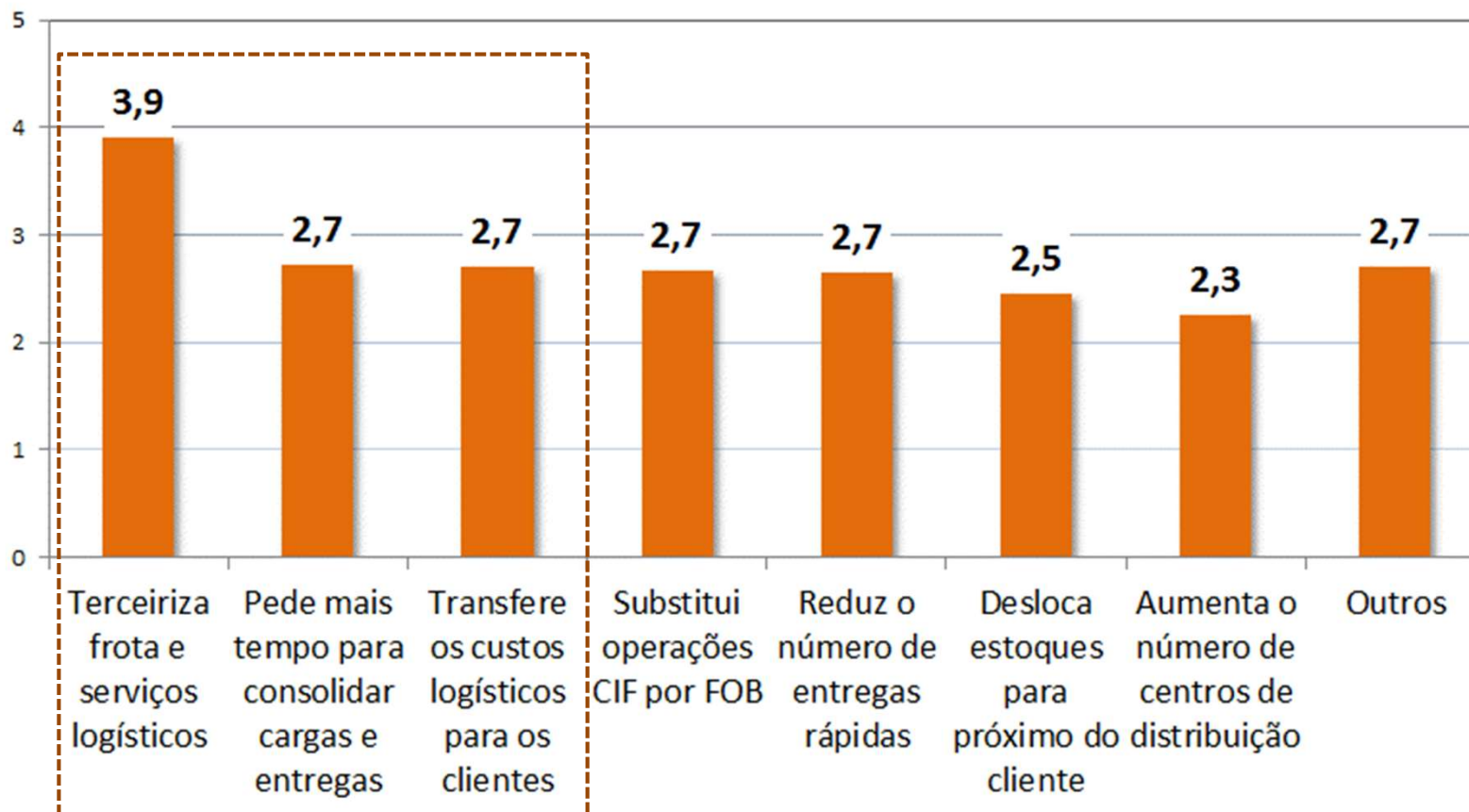
Média geral ponderada, entre 1 (sem impacto) e 5 (extremamente impactante)



A falta de estrutura de apoio nas estradas e as restrições à circulação e operação de carga/descarga nas cidades são os fatores com maior impacto no aumento extra dos custos logísticos, na visão dos embarcadores

Iniciativas tomadas pelas empresas embarcadoras para redução dos custos logísticos

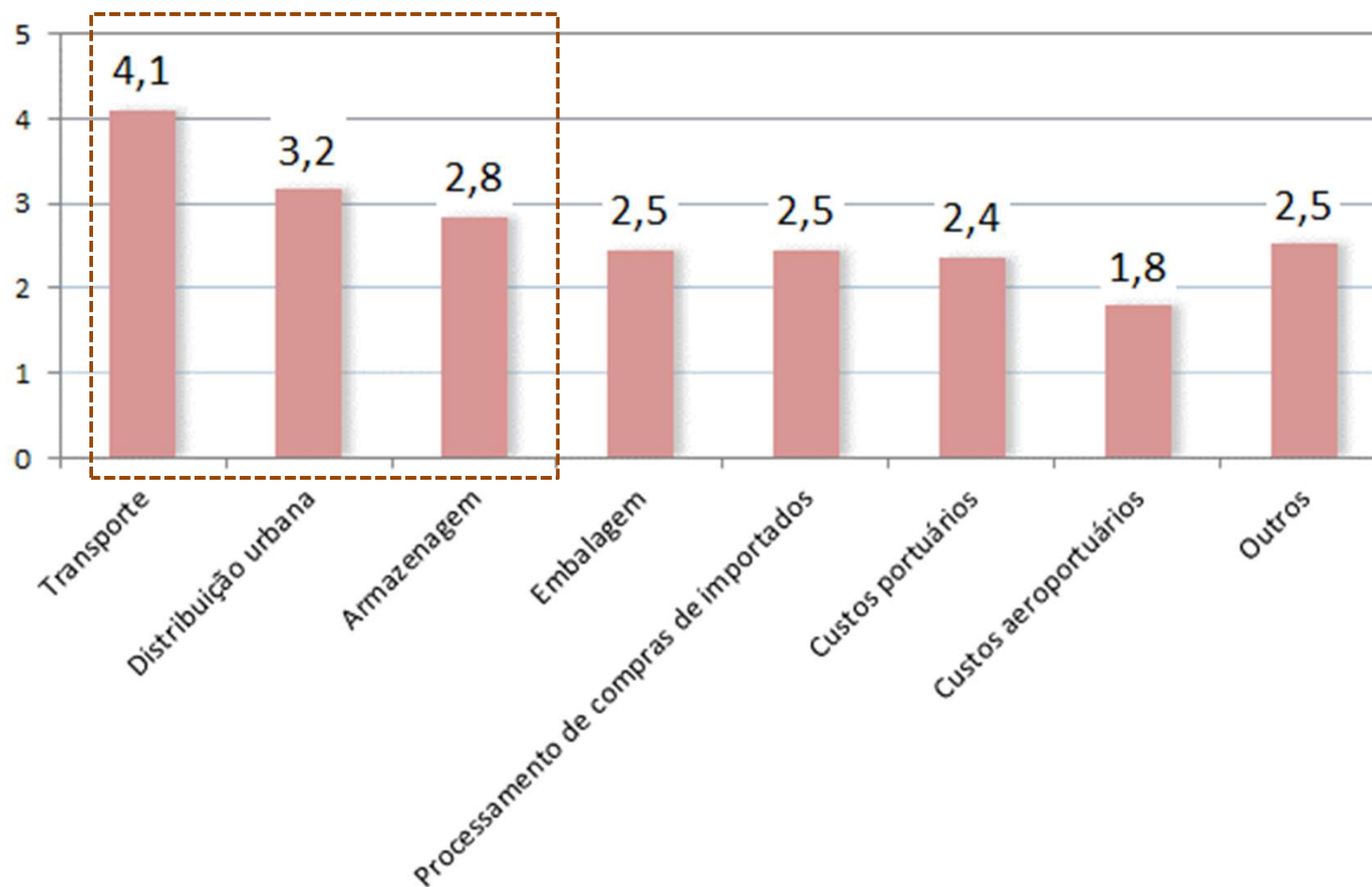
Média geral ponderada, entre 1 (nada tem feito) e 5 (prioridade total)



A terceirização da frota e de serviços logísticos é a principal iniciativa tomada pelos embarcadores para reduzir seus custos logísticos. Maior *lead time* para consolidar e entregar cargas e o repasse de custos aos clientes são também iniciativas relevantes

Impacto de itens logísticos na formação do preço final dos produtos

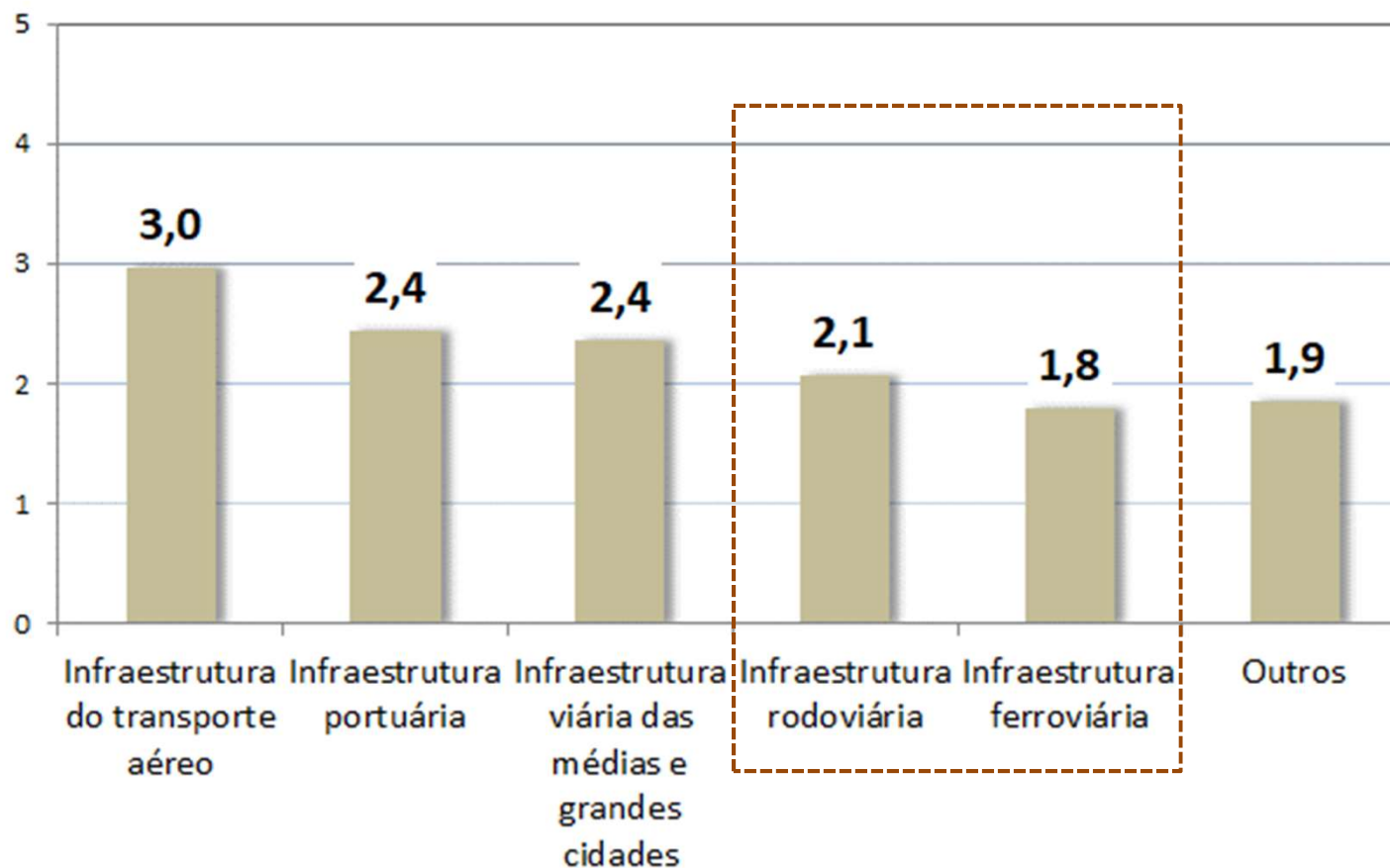
Média geral ponderada, entre 1 (nem um pouco impactante) e 5 (extremamente impactante)



Transporte (de longa distância), distribuição urbana de cargas e armazenagem são os itens logísticos com maior impacto no preço final dos produtos

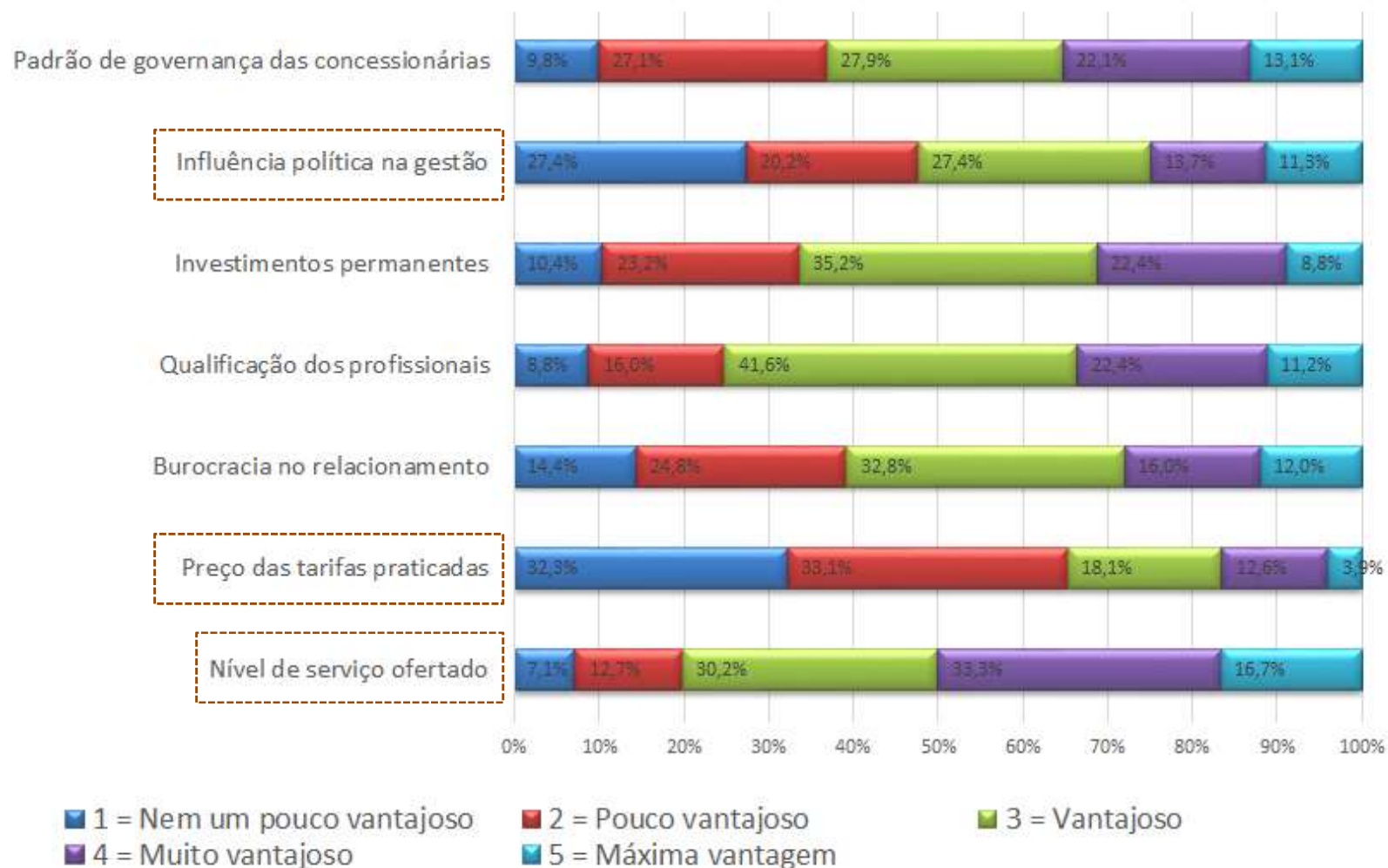
Avaliação da qualidade da infraestrutura logística, por modalidade

Média geral ponderada, entre 1 (péssima) e 5 (muito boa)



As infraestruturas de transporte terrestre interurbano (rodoviária e ferroviária) apresentam as piores avaliações por parte dos embarcadores de cargas

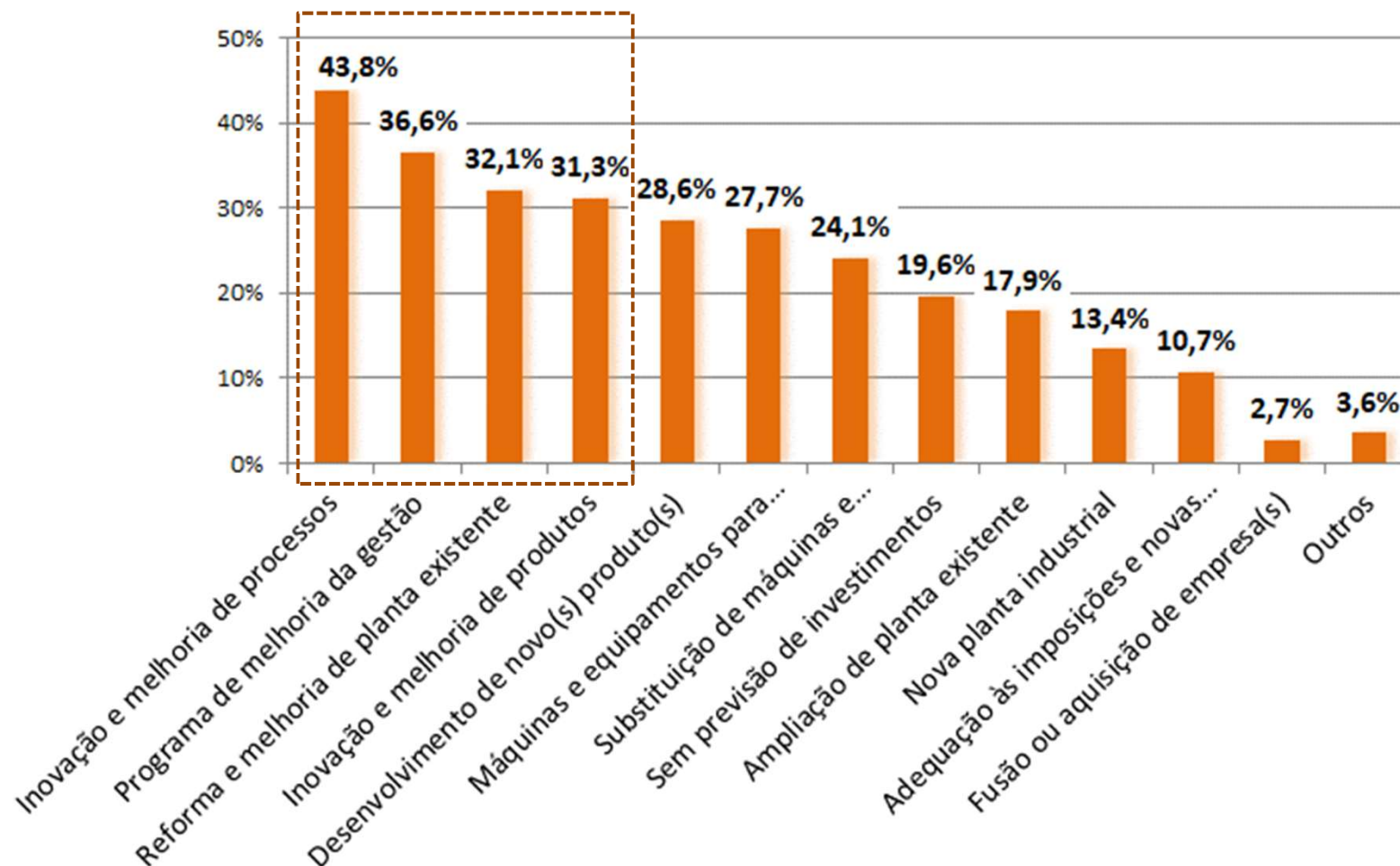
Avaliação das vantagens de se contar com infraestruturas e serviços logísticos providos por concessionárias privadas



O nível de serviço ofertado pelas concessionárias é visto como a sua maior vantagem, enquanto que as tarifas praticadas e a influência política nestas empresas são vistos como suas maiores desvantagens

Investimentos planejados na produção

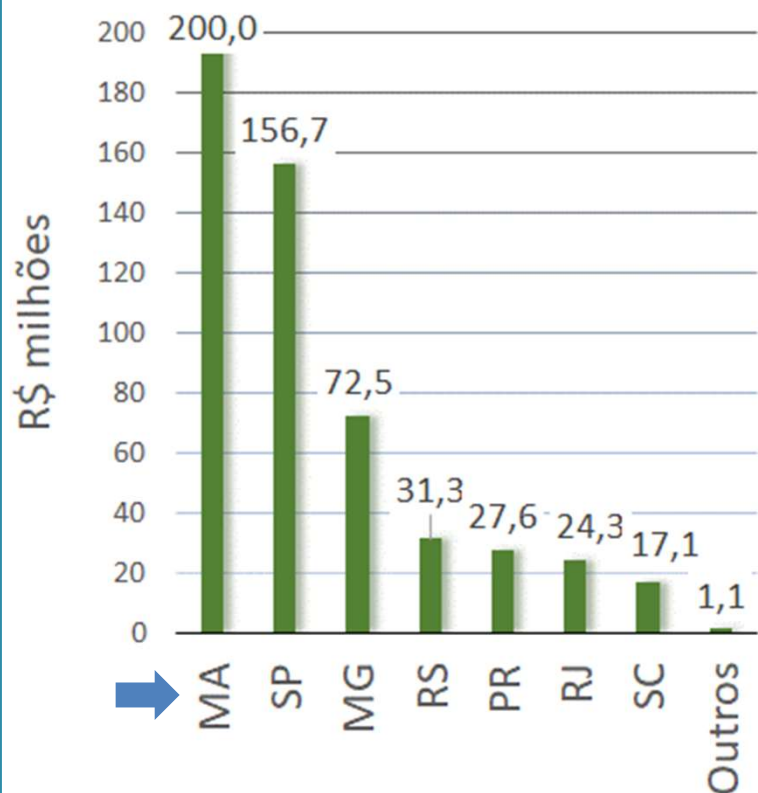
Distribuição percentual por indicação, com opção de mais de uma resposta



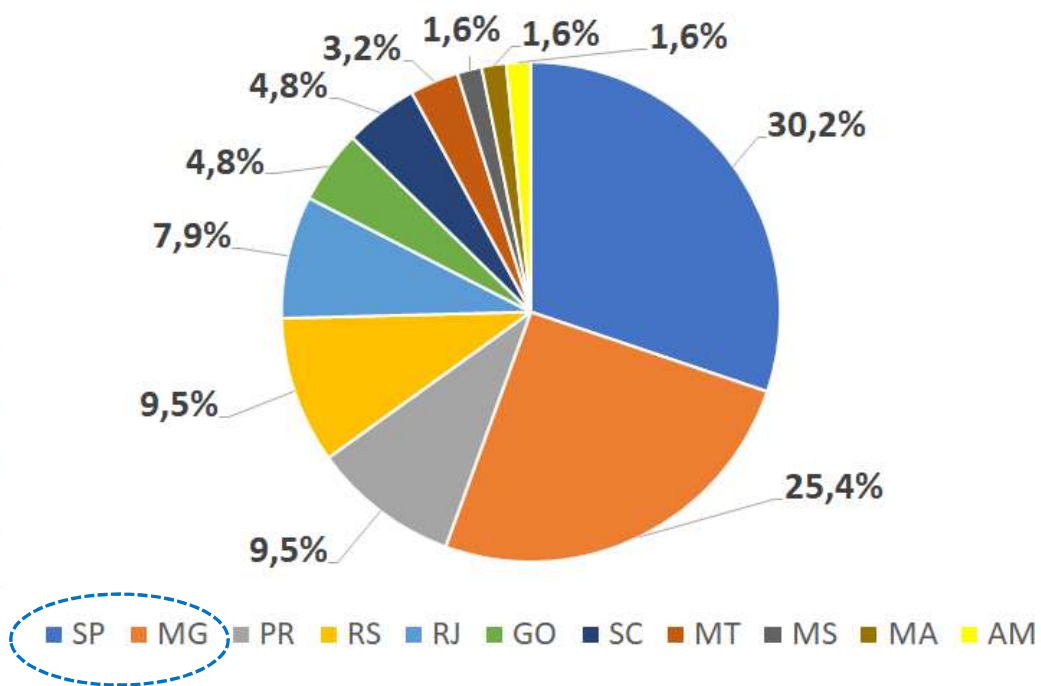
Na área de produção, o investimento em inovação e melhoria de processos é o mais citado pelos entrevistados, seguido pelas inversões em melhoria da gestão, reforma das plantas existentes e inovação em produtos

Distribuição dos investimentos planejados na produção, até 2020, por Estado

Recursos previstos em R\$ milhões



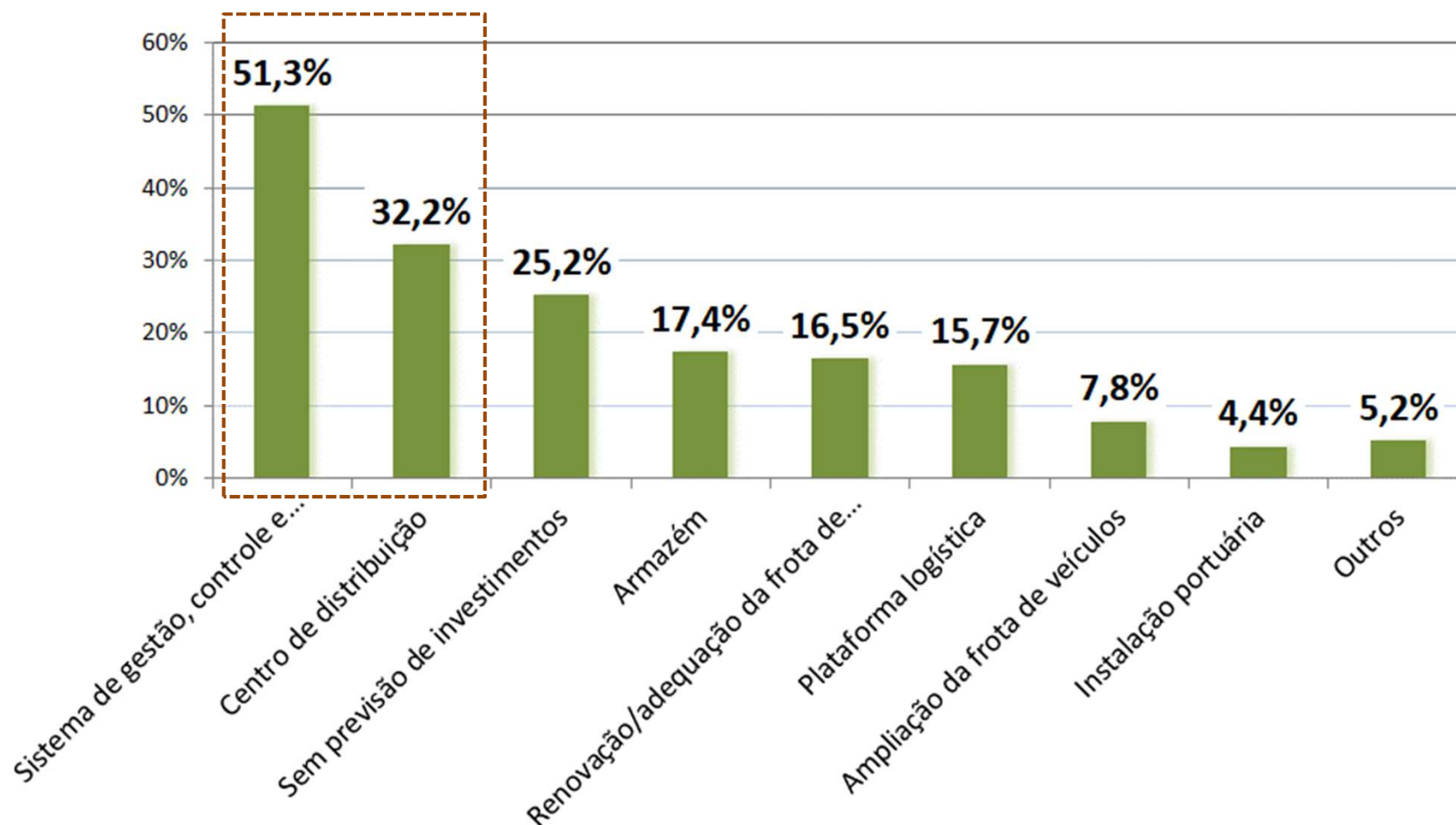
Número de projetos = 63



Na área de produção, São Paulo e Minas Geras são os estados com a maior quantidade de projetos planejados pelas empresas (55% das indicações), mas os recursos para um único projeto no MA correspondem a 38% do montante

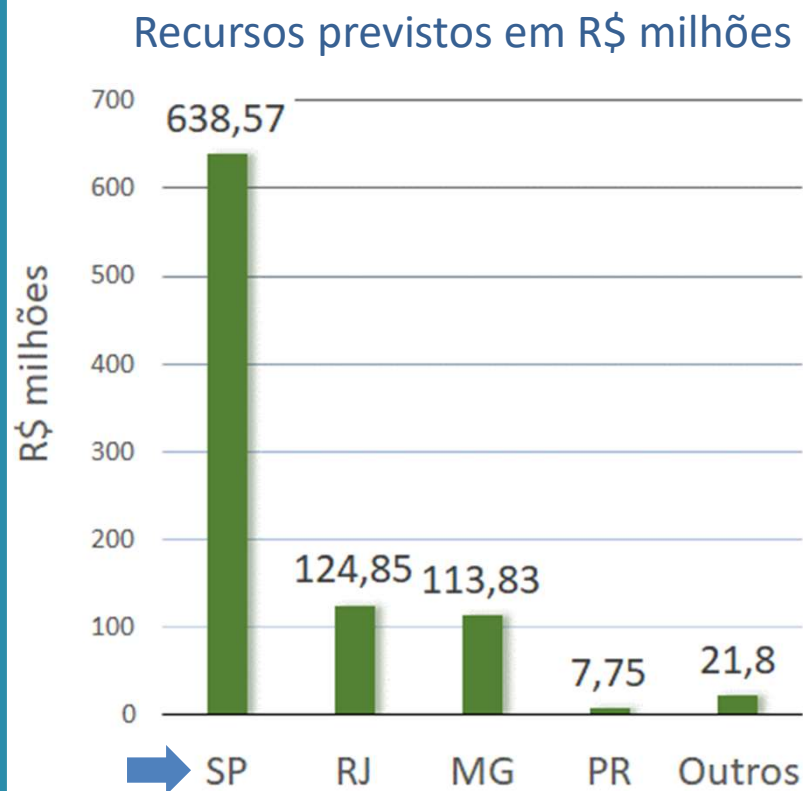
Investimentos planejados em logística

Distribuição percentual por indicação, com opção de mais de uma resposta

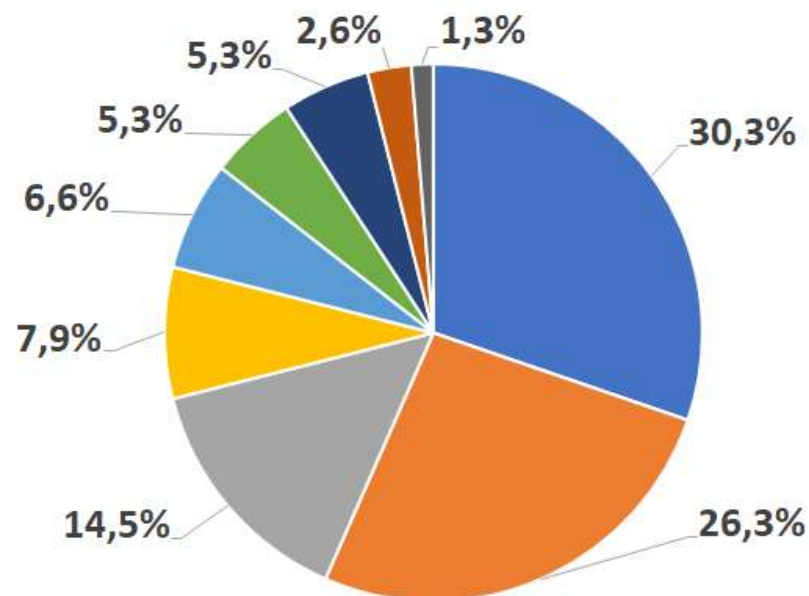


Sistemas de gestão, controle e informação se destacam sobremaneira (mais de 50%) dentre as indicações de investimentos planejados na área de logística. A instalação de centros de distribuição aparece em segunda posição

Distribuição dos investimentos planejados em logística, até 2020, por Estado



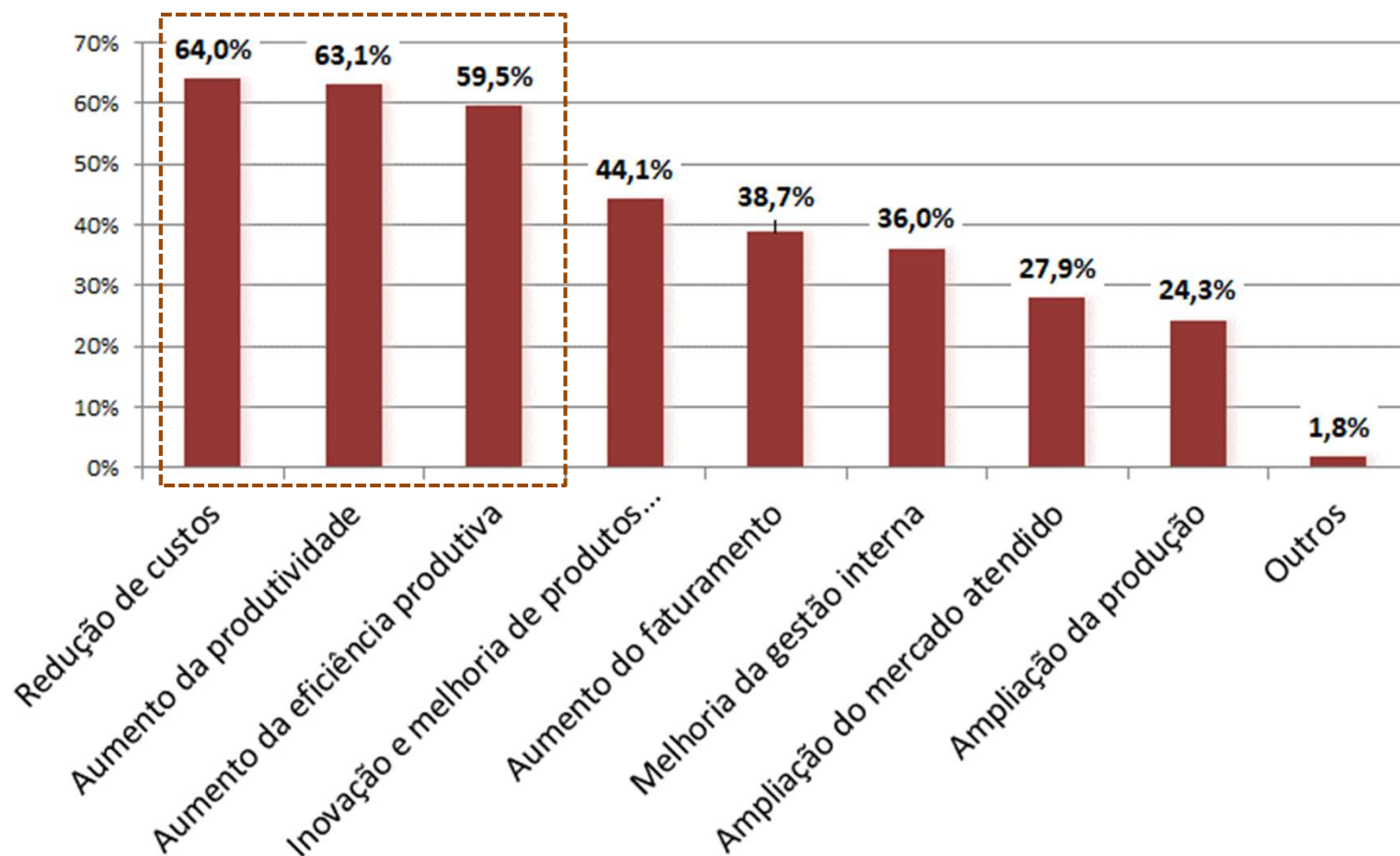
Número de projetos = 76



São Paulo e Minas Geras são também os estados com a maior quantidade de projetos planejados em logística (57% das indicações), mas os recursos previstos estarão fortemente concentrados em São Paulo (70% do montante)

Estratégia orientadora das decisões de investimento

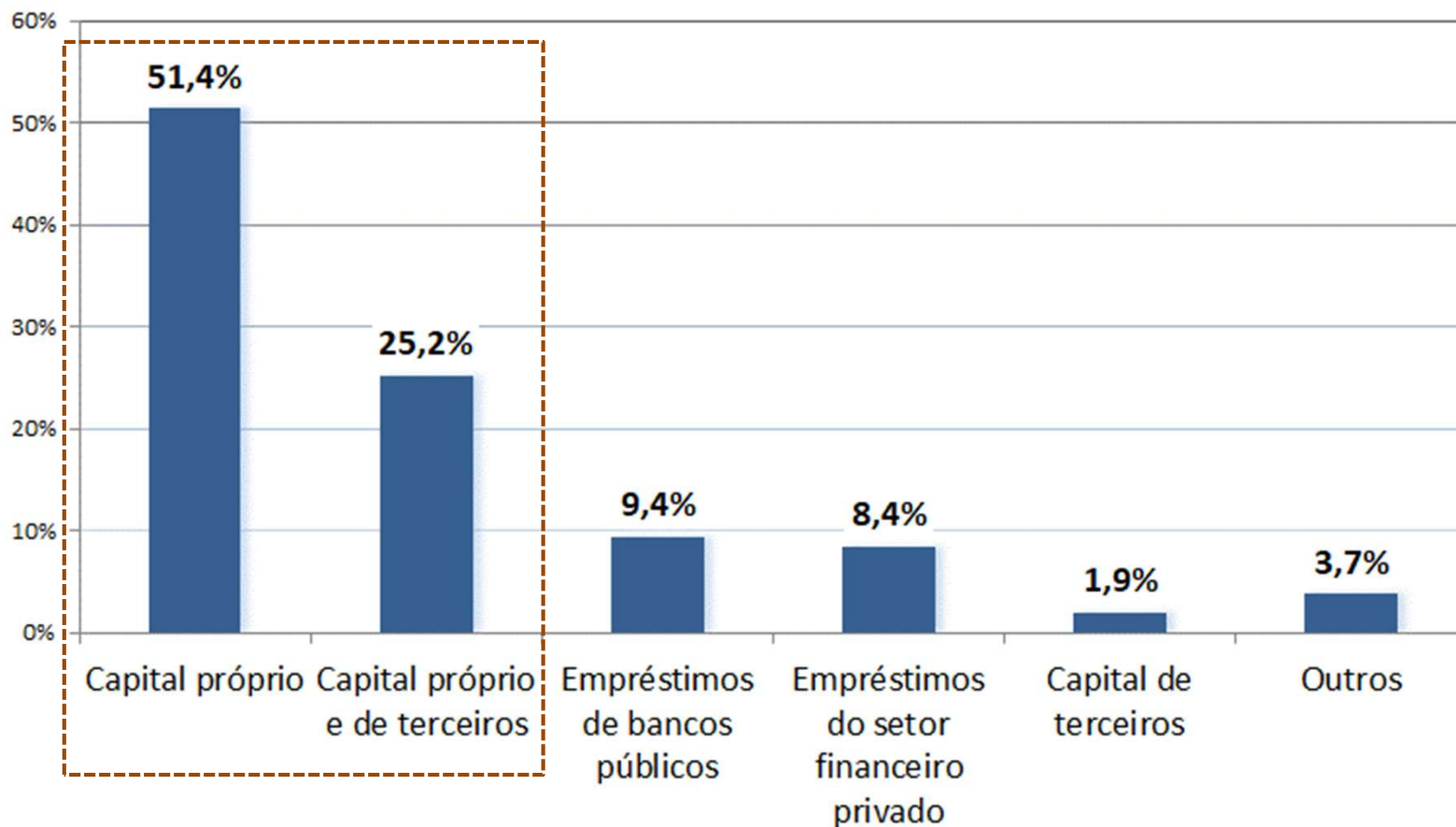
Distribuição percentual por indicação, com opção de mais de uma resposta



A redução de custos e o aumento da produtividade são os objetivos estratégicos de maior relevância a orientar as decisões de investimento dos entrevistados

Fonte de financiamento dos investimentos planejados

Distribuição percentual por indicação, com opção de mais de uma resposta



Capital próprio é a fonte de financiamento de maior expressão dentre as citadas pelos entrevistados (cerca de 50%). Um *mix* de capital próprio e de terceiros ocupa a segunda posição (com $\frac{1}{4}$ das citações)

CONCLUSÕES

- Os custos logísticos incorridos pelas empresas embarcadoras de cargas em 2017 correspondem, em média, a 12,37% de seu faturamento bruto;
- Em comparação com 2014, estes custos aumentaram 7,4% em 2017;
- Entre 2015 e 2017, o gasto adicional dos embarcadores devido ao aumento dos custos logísticos foi da ordem de R\$ 15,5 bilhões;
- O transporte, incluindo as operações de longa distância e as de distribuição urbana, respondeu por 63,5% do custo logístico total;
- À distribuição urbana, aos seguros e burocracia e aos investimentos em rastreamento e segurança de veículos e cargas, são atribuídas as maiores contribuições para o aumento significativo dos custos logísticos;
- Os embarcadores declaram depender de boas rodovias, de profissionais qualificados e de máquinas e equipamentos adequados para alcançar êxito em suas operações logísticas;
- Dentre as iniciativas por eles tomadas para reduzir seus custos logísticos, destacam-se a terceirização de frotas e serviços, o aumento do *lead time* para a consolidação e entrega das mercadorias e a transferência de custos para os clientes;

CONCLUSÕES

- Ao avaliar a qualidade das infraestruturas logísticas, os embarcadores destacam a pior condição das redes rodoviária e ferroviária;
- O nível de serviço prestado é considerado a maior vantagem de se contar com concessionárias privadas de infraestruturas e serviços logísticos, enquanto as tarifas cobradas são vistas como a maior desvantagem;
- Os investimentos planejados pelas empresas na produção estão fortemente concentrados em inovação e melhoria de processos, melhoria da gestão, reforma de plantas e inovação em produtos;
- Já na área de logística, as inversões planejadas estão focadas principalmente em sistemas de gestão e controle das operações e em centros de distribuição de mercadorias;
- A maior parte destes projetos de investimentos serão ser implantados nos estados de São Paulo e Minas Gerais;
- A redução de custos e o aumento da produtividade são os principais objetivos estratégicos a orientar essas decisões dos investidores;
- Capital próprio é a principal fonte de financiamento dos investimentos dos embarcadores de cargas (cerca de 50% das indicações).



Para ser relevante.

atendimento@fdc.org.br
0800 941 9200
www.fdc.org.br



CAMPUS ALOYSIO FARIA

Av. Princesa Diana, 760
Alphaville Lagoa dos Ingleses
34.018-006 – Nova Lima (MG)

CAMPUS BELO HORIZONTE

Rua Bernardo Guimarães, 3.071
Santo Agostinho
30140-083 – Belo Horizonte (MG)

CAMPUS SÃO PAULO

Av. Dr. Cardoso de Melo, 1.184
Vila Olímpia – 15º andar
04548-004 – São Paulo (SP)

CAMPUS RIO DE JANEIRO

Praia de Botafogo, 300 – 3º andar
Botafogo
22250-040 – Rio de Janeiro (RJ)

ASSOCIADOS REGIONAIS

A FDC trabalha em parceria com associados regionais em todo o Brasil. Consulte o associado mais próximo à sua região.