



Global Logistics Trends Study 2009

Go Local for Performance

Resultados clave del estudio sobre tendencias logísticas globales desarrollado por el Grupo Miebach Consulting con el apoyo de:

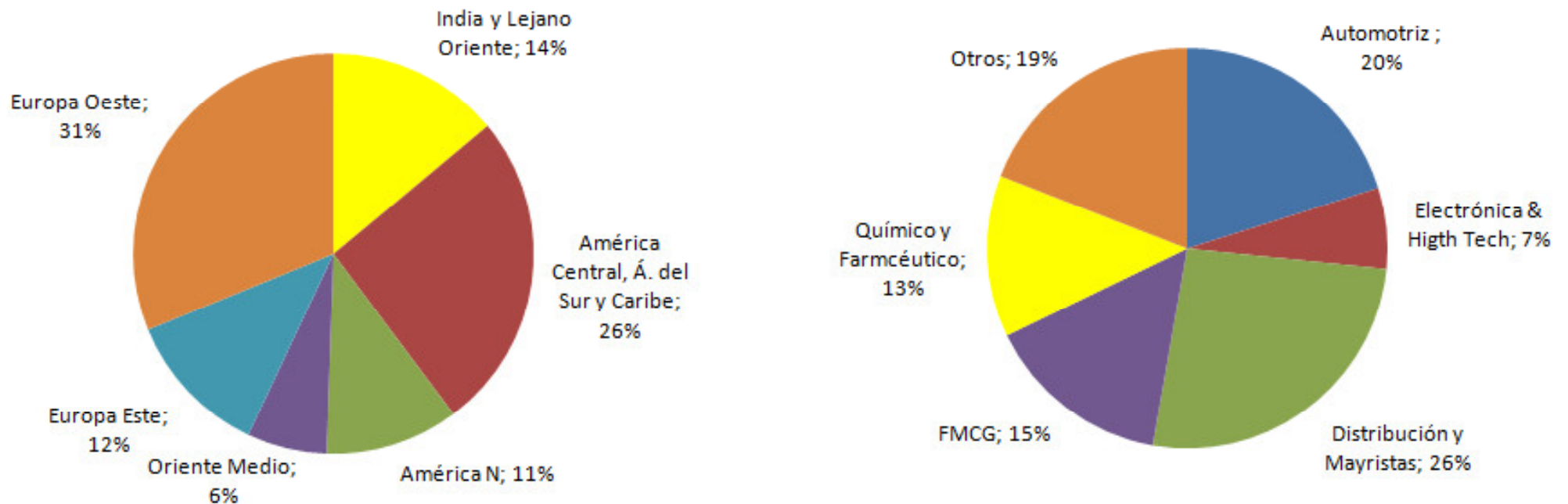
Jornadas Técnicas del CEL, SIL 09

Barcelona, 5 de Junio de 2009



Introducción

Base del estudio: Cuestionario elaborado por el Grupo Miebach y respuestas obtenidas de empresas de diferentes sectores y regiones



360 respuestas. Periodo Febrero-Marzo del 2009

Introducción

Aspectos tratados en el estudio:

- Costes logísticos
- Seguridad en la cadena de suministros
- Infraestructuras
- Subcontratación
- Diseño de redes
- Logística medioambiental

Índice

Tesis 1: Las estructuras logísticas centralizadas ayudan a optimizar los costes logísticos

Tesis 2: La piratería y el terrorismo son los principales problemas en términos de seguridad

Tesis 3: El mundo occidental cuenta con las mejores infraestructuras

Tesis 4: La subcontratación es una tendencia global

Tesis 5: Los costes logísticos varían considerablemente según la región

Tesis 6: Una involución de la globalización puede ayudar a reducir el impacto medioambiental

Mesa Redonda

Tesis 1: Las estructuras logísticas centralizadas ayudan a optimizar los costes logísticos

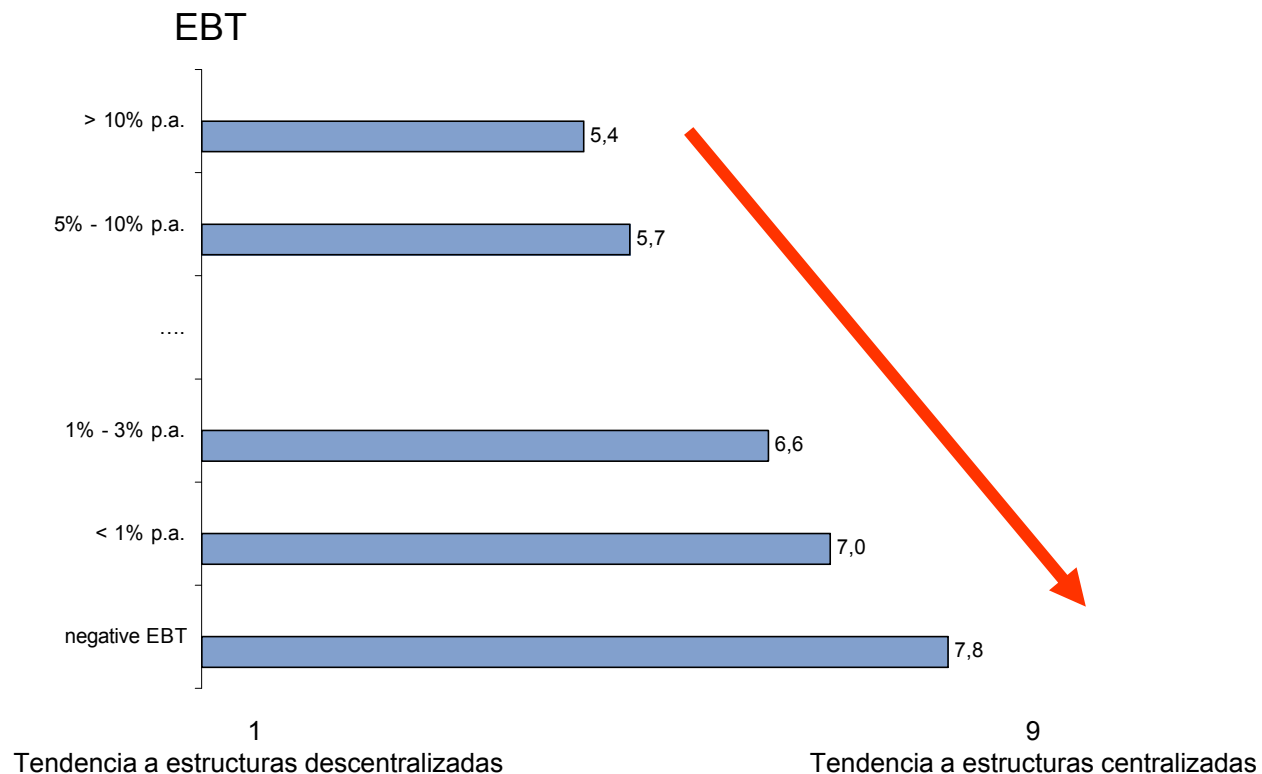
Tesis	¿Qué significa?	¿Cuáles son las consecuencias?
<p>Las estructuras logísticas centralizadas ayudan a optimizar los costes logísticos</p>	<p>Las estructuras logísticas centrales se caracterizan por:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Procesos estandarizados. b) Sistemas IT unificados . c) Toma de decisión centralizada. d) Estructuras de redes centralizadas con puntos de stock. 	<p>Ofreciendo las siguientes ventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Mayor transparencia. b) Rapidez en la toma de decisiones. c) Menor complejidad. d) Menores niveles de stocks. e) Mayor productividad. f) Costes logísticos más bajos . <p>Esto es válido para todos los sectores y regiones.</p>



La tendencia actual en la logística y la gestión de la cadena de suministros es centralizar y estandarizar siempre que sea posible.

Sin embargo...

Los datos recopilados a través del estudio muestran una correlación positiva entre EBT y descentralización: a mayor EBT de una empresa, mayor tendencia a la descentralización de su estructura de redes.



Y además...

Los datos recogidos en el estudio también muestran una correlación positiva entre el nivel de crecimiento de las empresas y la tendencia a la descentralización de su estructura de redes.

Posible explicación:

→ Las estructuras logísticas descentralizadas permiten a las empresas estar más cercanas al cliente, tener una mayor capacidad de reacción ante los cambios y disponer de un nivel de servicio muy superior.



Las estructuras centralizadas pueden ayudar a minimizar los costes logísticos de una empresa, pero en cambio pueden interferir negativamente en el nivel de calidad de su servicio logístico.



La logística es mucho más que un mero factor de coste: es una parte esencial de la oferta global de una empresa a sus clientes.

Índice

Tesis 1: Las estructuras logísticas centralizadas ayudan a optimizar los costes logísticos

Tesis 2: La piratería y el terrorismo son los principales problemas en términos de seguridad

Tesis 3: El mundo occidental cuenta con las mejores infraestructuras

Tesis 4: La subcontratación es una tendencia global

Tesis 5: Los costes logísticos varían considerablemente según la región

Tesis 6: Una involución de la globalización puede ayudar a reducir el impacto medioambiental

Mesa Redonda

Tesis 2: La piratería y el terrorismo son los principales problemas en términos de seguridad.

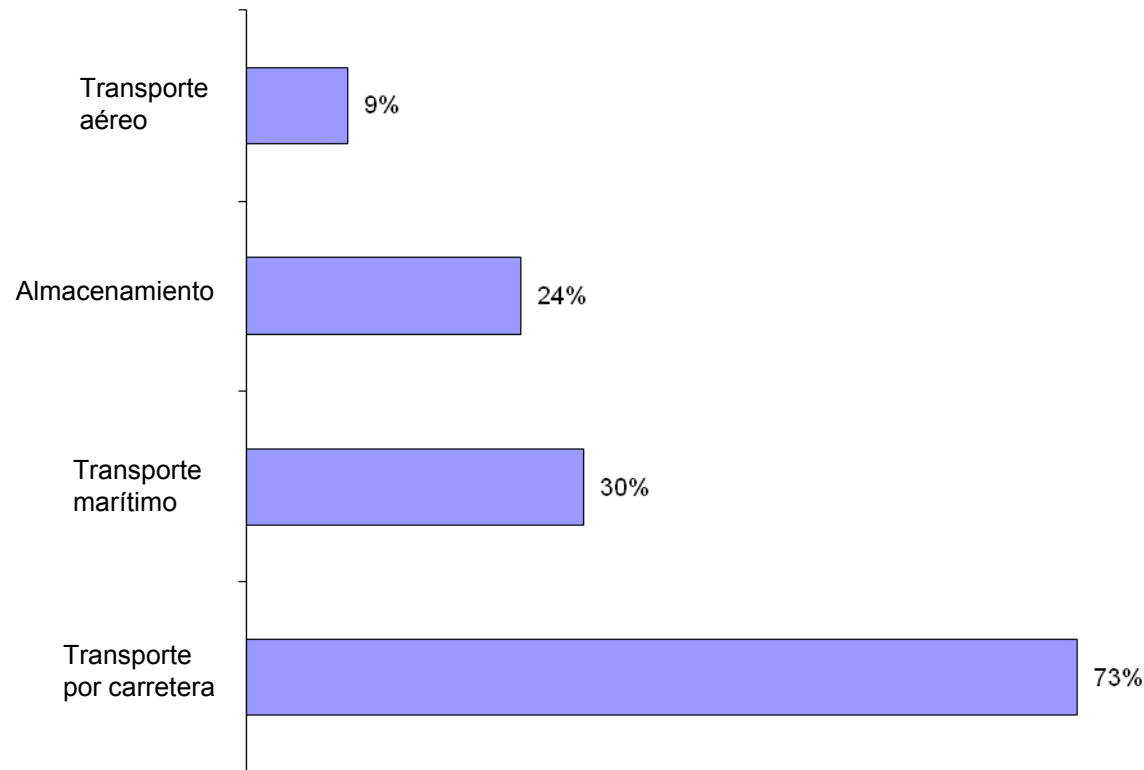
Tesis	¿Qué significa?	¿Cuáles son las consecuencias?
<p>La piratería y el terrorismo son los principales problemas de las empresas en términos de seguridad</p>	<p>Las empresas que operan internacionalmente están constantemente amenazadas por acciones de piratería y terrorismo y necesitan medidas de defensa para su protección.</p>	<p>Los medios de comunicación tienden a transmitir la idea de que los mayores problemas se originan en el transporte marítimo (piratas).</p> <p>La lucha internacional contra el terrorismo limita considerablemente el transporte libre de mercancías.</p>



Los medios de comunicación nos hacen creer que los piratas son el mayor factor de interferencia para el transporte internacional de mercancías.

Sin embargo...

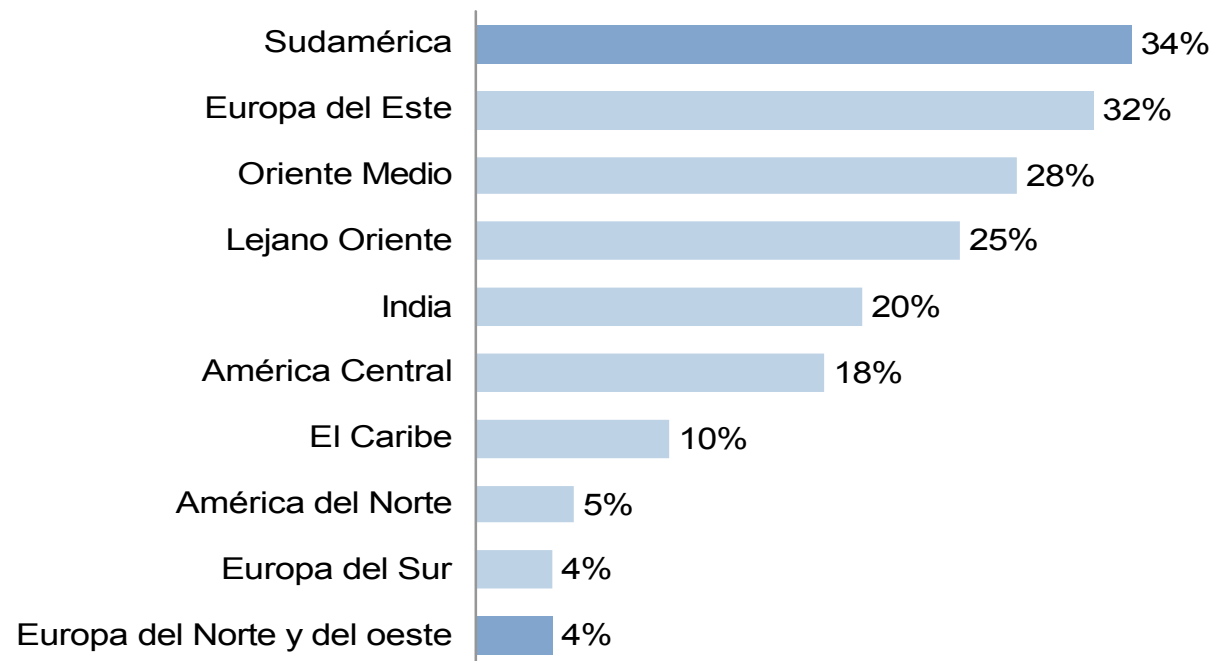
¿En qué eslabón de la Cadena de Suministros aparecen los mayores problemas de seguridad, de acuerdo con los participantes del estudio?



Las “*pérdidas*” en la carretera es el principal problema de las empresas en términos de seguridad. La piratería y el terrorismo son problemas secundarios.

Además, la inseguridad varía enormemente según la región...

¿Cuáles son las regiones menos seguras de acuerdo con los participantes del estudio?



En todos los análisis, Sudamérica y Europa del Este aparecen como las regiones más inseguras del mundo en términos logísticos.

Índice

Tesis 1: Las estructuras logísticas centralizadas ayudan a optimizar los costes logísticos

Tesis 2: La piratería y el terrorismo son los principales problemas en términos de seguridad

Tesis 3: El mundo occidental cuenta con las mejores infraestructuras

Tesis 4: La subcontratación es una tendencia global

Tesis 5: Los costes logísticos varían considerablemente según la región

Tesis 6: Una involución de la globalización puede ayudar a reducir el impacto medioambiental

Mesa Redonda

Tesis 3: El mundo occidental cuenta con las mejores infraestructuras.

Tesis actual	¿Qué significa?	¿Cuáles son las consecuencias?
<p>El mundo occidental cuenta con las mejores infraestructuras</p>	<p>Las infraestructuras son consideradas la columna vertebral de la actividad económica, de la capacidad de crecimiento y de la prosperidad de un país o región.</p> <p>Buena parte de la prosperidad de un país o región, sobre todo en países o regiones que no cuentan con fuentes sólidas de materia prima, se justifica con una supuestamente buena infraestructura.</p>	<p>La imagen de Europa y América del Norte se asocia a muchos miles de kilómetros de autopistas y redes ferroviarias, así como a grandes puertos.</p>



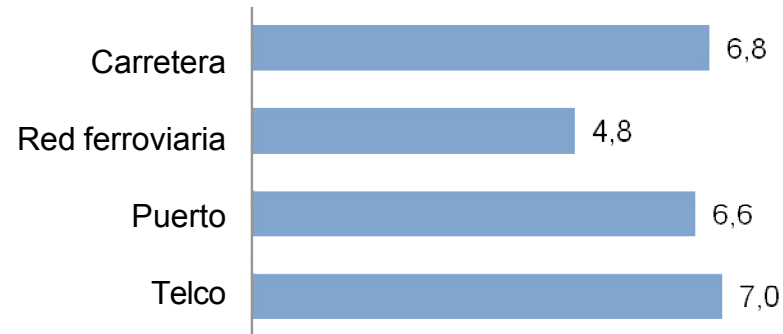
Las infraestructuras, sin duda, son un elemento de gran importancia para las empresas. Pero, realmente, ¿son de tanta calidad como se cree?

Valoración de la calidad de las infraestructuras regionales según los participantes del estudio:

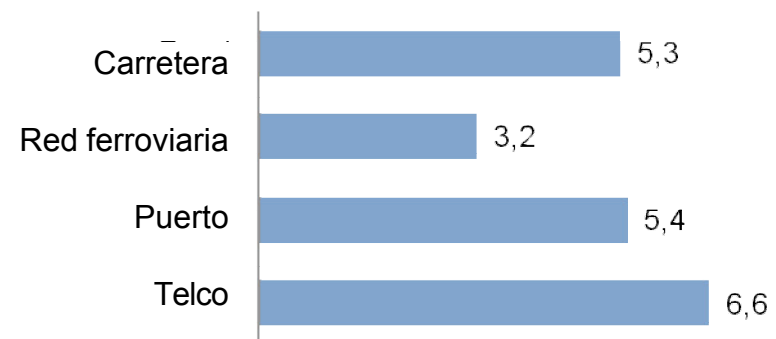
Nivel de satisfacción con las infraestructuras nacionales/ regionales:

(1: muy bajo...9: muy alto)

Región más valorada: Lejano Oriente



Región menos valorada: Sudamérica



Las infraestructuras mejor valoradas son las del Lejano Oriente: sus carreteras, su red ferroviaria, sus puertos y sus instalaciones de telecomunicaciones recibieron las puntuaciones más altas.



Por el contrario, Sudamérica recibió las peores valoraciones, excepto en las telecomunicaciones, que fueron más bajas en el Sur de Europa.

Índice

Tesis 1: Las estructuras logísticas centralizadas ayudan a optimizar los costes logísticos

Tesis 2: La piratería y el terrorismo son los principales problemas en términos de seguridad

Tesis 3: El mundo occidental cuenta con las mejores infraestructuras

Tesis 4: La subcontratación es una tendencia global

Tesis 5: Los costes logísticos varían considerablemente según la región

Tesis 6: Una involución de la globalización puede ayudar a reducir el impacto medioambiental

Mesa Redonda

Tesis 4: La subcontratación es una tendencia global

Tesis actual	¿Qué significa?	¿Cuáles son las consecuencias?
La subcontratación es una tendencia global	La gran mayoría de estudios conocidos indican que la subcontratación es una tendencia que está presente en todas las regiones del mundo.	El grado de subcontratación tiende a aumentar en todas las regiones del mundo. Pero, ¿qué servicios son los que realmente se subcontratan?



Todo el mundo logístico habla de subcontratación, pero ¿es una tendencia real en todas las regiones?

Según los resultados del estudio, el grado de subcontratación varía considerablemente según las regiones analizadas, y además, estas diferencias se acentuarán

Regiones

	Mayor nivel de subcontratación	Menor nivel de subcontratación		Mayor crecimiento	Menor crecimiento
Top1	Oriente Medio	Sudamérica	Top1	Europa Oriental	El Caribe
Top2	América del Norte	América Central	Top2	América del Norte / Europa Occidental	América Central
Top3	India / Lejano Oriente	Caribe	Top3	Oriente Medio	



Los mercados europeos tienen un grado de subcontratación relativamente bajo pero con el mayor potencial de crecimiento a corto plazo, especialmente en Europa occidental.

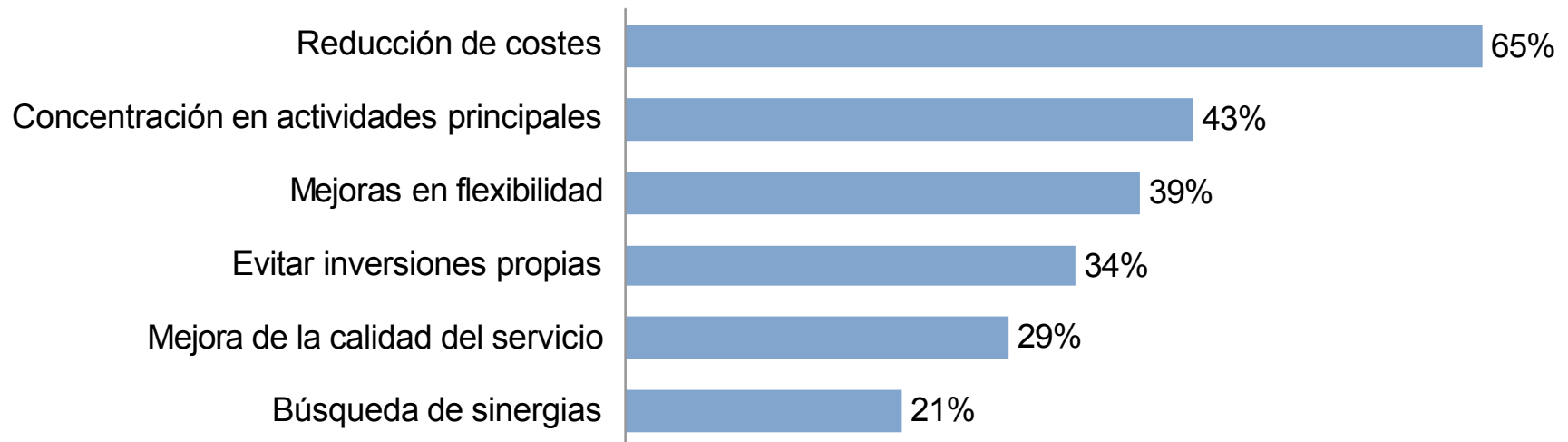


Actualmente, América del Norte, el Lejano Oriente y Oriente Medio cuentan con el mayor grado de subcontratación.



Sudamérica y América Central parten de un nivel de subcontratación bajo y no se prevén grandes incrementos a medio plazo.

¿Cuáles son los principales motivos para subcontratar servicios logísticos?

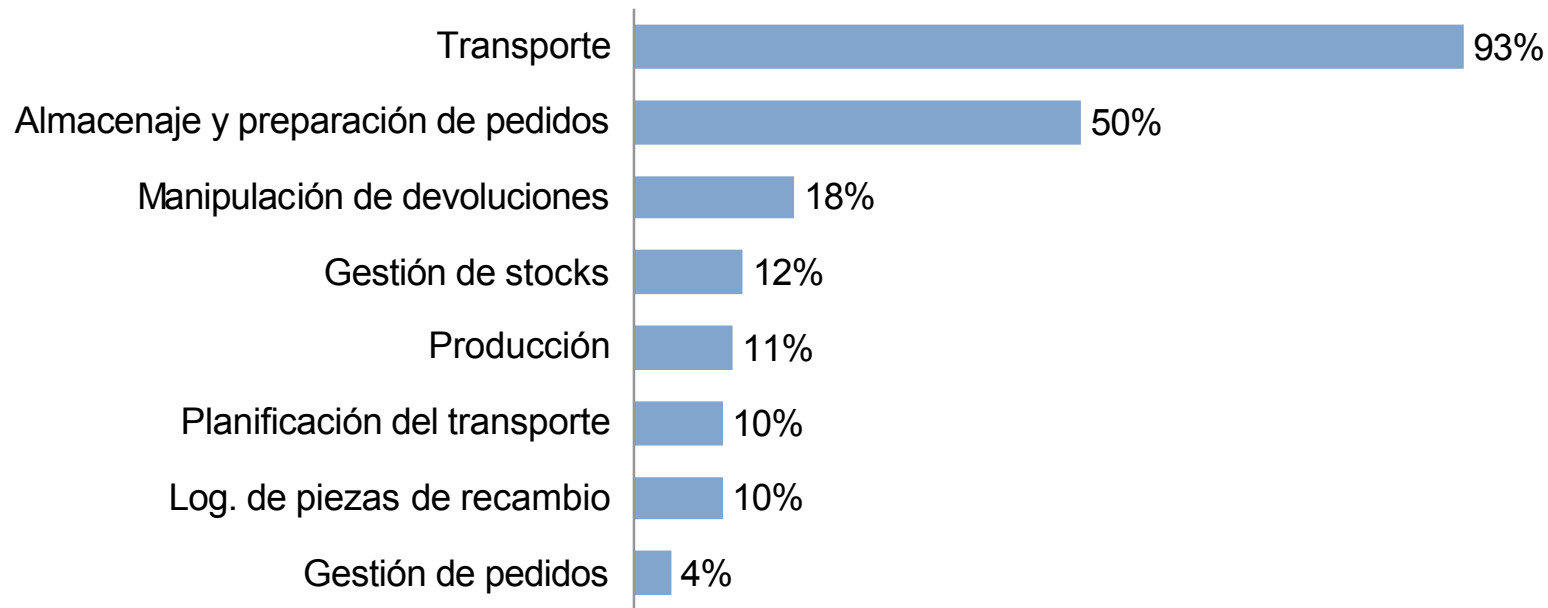


La reducción de costes ha sido y es el principal motivo para externalizar los servicios logísticos, en todas las regiones del mundo y para todos los sectores, excepto el químico.



El sector químico prioriza evitar hacer inversiones frente a la reducción de costes.

¿Qué servicios logísticos subcontratan las empresas?



Los resultados son los esperados: transporte y almacenaje son los servicios más subcontratados, frente a procesos más sensibles o estratégicos como la gestión de pedidos o la planificación del transporte.



El resultado es similar en todas las regiones y sectores.

Índice

Tesis 1: Las estructuras logísticas centralizadas ayudan a optimizar los costes logísticos

Tesis 2: La piratería y el terrorismo son los principales problemas en términos de seguridad

Tesis 3: El mundo occidental cuenta con las mejores infraestructuras

Tesis 4: La subcontratación es una tendencia global

Tesis 5: Los costes logísticos varían considerablemente según la región

Tesis 6: Una involución de la globalización puede ayudar a reducir el impacto medioambiental

Mesa Redonda

Tesis 5: Los costes logísticos varían considerablemente según la región

Tesis actual	¿Qué significa?	¿Cuáles son las consecuencias?
<p>Los coste logísticos varían considerablemente según la región</p>	<p>Tanto los costes en valor absoluto como la estructura de costes varían según la región.</p>	<p>El tamaño de los países y regiones conlleva a redes logísticas de diferente grado de complejidad.</p> <p>Los costes de personal varían mucho de región a región, así como el grado de automatización.</p> <p>La infraestructura no es de la misma calidad en todos los países y tiene influencia en los costes.</p>

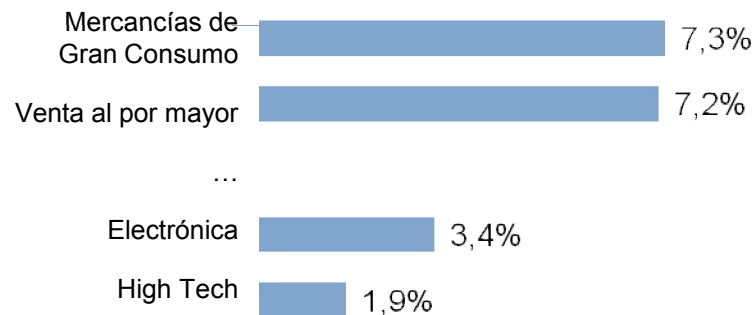


Los costes logísticos, según la tesis, varían enormemente en función de los factores regionales.

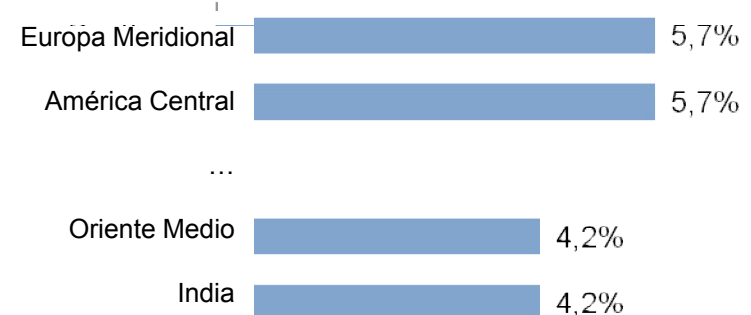
Porcentaje de costes logísticos según regiones e industrias, de acuerdo con los resultados del estudio

¿Cuál es el coste total de la logística en su empresa (aprovisionamiento, almacenaje -incluido coste del inventario-, y distribución) respecto al volumen de ventas?

Industrias



Regiones



Los costes logísticos varían mucho más entre sectores industriales que entre regiones geográficas.

Los costes logísticos y su estructura

El estudio muestra que:

- En 11 de las 12 regiones estudiadas, los costes de transporte dominan sobre todos los costes logísticos.
- Los costes de infraestructura no tienen un papel relevante en ninguna de las regiones estudiadas.
- Los costes logísticos y el grado de automatización de las industrias varían mucho más entre sectores industriales que entre regiones.

Otros datos relevantes del estudio:

- Aproximadamente un 20% de los entrevistados dice desconocer cuáles son los costes logísticos totales de su empresa.
- No existe ninguna relación relevante entre los costes logísticos de una empresa y su éxito y capacidad de crecimiento.

Índice

Tesis 1: Las estructuras logísticas centralizadas ayudan a optimizar los costes logísticos

Tesis 2: La piratería y el terrorismo son los principales problemas en términos de seguridad

Tesis 3: El mundo occidental cuenta con las mejores infraestructuras

Tesis 4: La subcontratación es una tendencia global

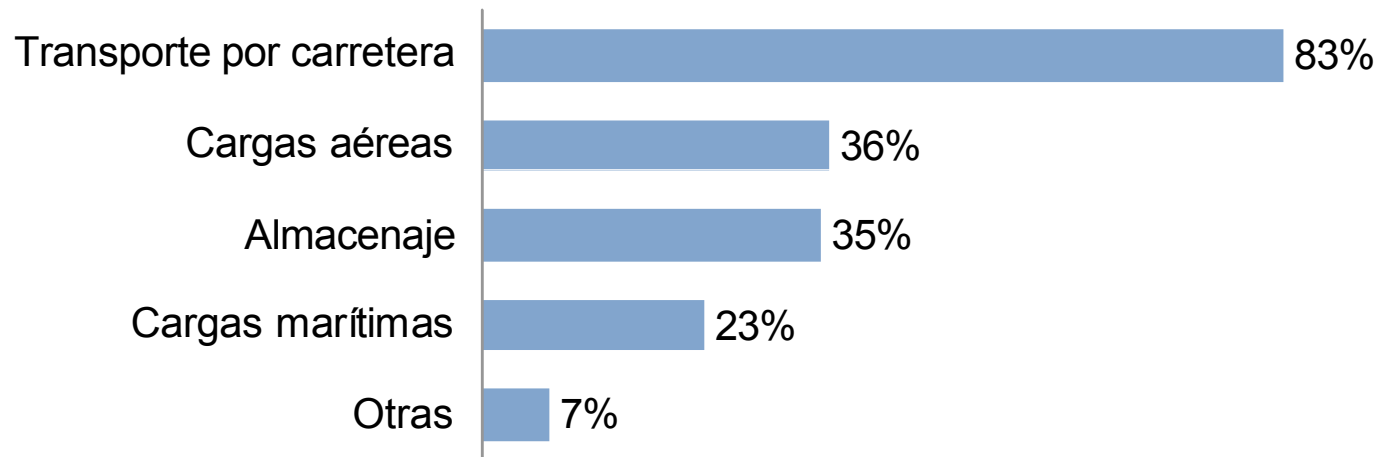
Tesis 5: Los costes logísticos varían considerablemente según la región

Tesis 6: Una involución de la globalización puede ayudar a reducir el impacto medioambiental

Mesa Redonda

Tesis 6: Una involución de la globalización puede ayudar a reducir el impacto medioambiental

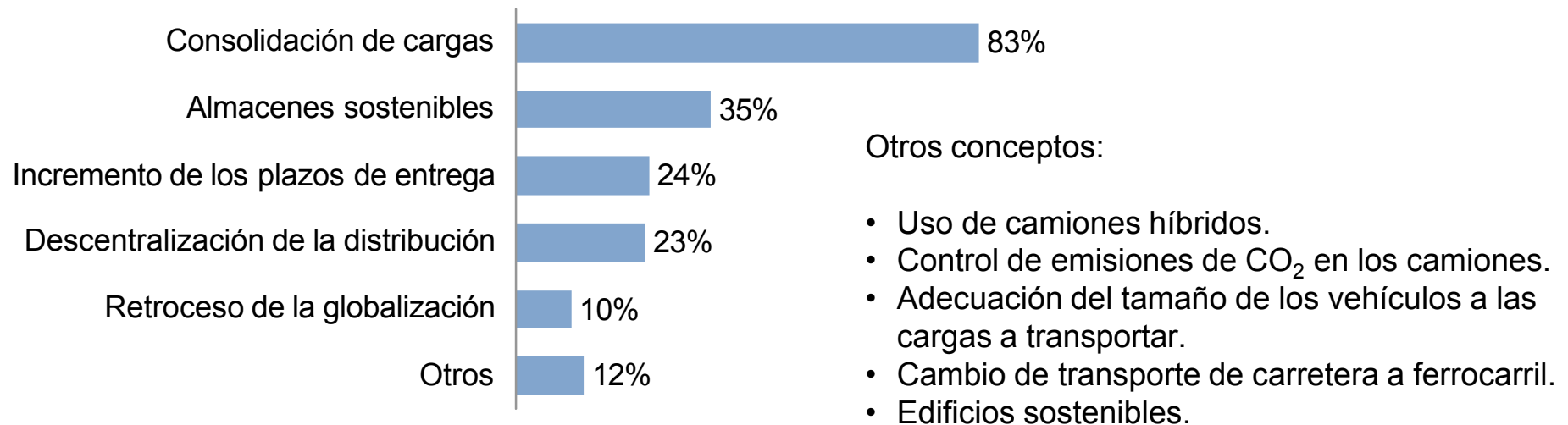
¿En qué áreas cree que se puede contribuir a reducir el impacto medioambiental de las operaciones?



El mayor potencial se encuentra en el transporte terrestre, ofreciendo el resto de áreas un potencial reducido.

Contribución de la logística al debate medioambiental

¿Qué medidas pueden ayudar a reducir las emisiones de CO₂ y el impacto medioambiental?



Sólo un 10% de los encuestados considera una involución de la globalización como una medida para reducir el impacto medioambiental, a pesar de ser uno de los principales causantes del incremento de emisiones.

Índice

Tesis 1: Las estructuras logísticas centralizadas ayudan a optimizar los costes logísticos

Tesis 2: La piratería y el terrorismo son los principales problemas en términos de seguridad

Tesis 3: El mundo occidental cuenta con las mejores infraestructuras

Tesis 4: La subcontratación es una tendencia global

Tesis 5: Los costes logísticos varían considerablemente según la región

Tesis 6: Una involución de la globalización puede ayudar a reducir el impacto medioambiental

Mesa Redonda

Mesa Redonda

Global Logistics Trends Study 2009

Go Local for Performance

Gracias por su atención



Jorge Motjé
motje@miebach.com

www.miebach.com

Antonio Rodríguez
rodriguez@miebach.com