

International Press Release Nr. 04      Fecha: 12 de Mayo de 2009

Global Logistics Trend Study 2009 intercambio de ideas comunes

## **“Global Supply Chain Management necesita un importante *know-how* local”**

### **Piratería, infraestructura, centralización en una nueva visión**

**Frankfurt** – La idea común de hoy en día de considerar a la piratería como el principal problema de seguridad no esta soportada por las evidencias reales. El estudio realizado por Miebach Consulting, una importante consultora especializada en Supply Chain Engineering, muestra que el 40 por ciento de las compañías encuestadas realmente tienen problemas de seguridad en su logística. Sin embargo, la piratería no aparece como el principal problema. Entre los mas importantes aparecen robos, hurtos y “pérdidas inexplicables” especialmente en transporte terrestre al igual que en transporte fluvial y dentro de los almacenes. “Los problemas de seguridad del transporte diario tiene un gran impacto en los negocios de las compañías tanto como la piratería”, establece Klaus-Peter Jung de Miebach Consulting, encargado del estudio. El análisis fue realizado en cooperación con el BDI, CEL y PMSL y fue publicado en la feria “Transport Logistic”, en Munich el día 12 de Mayo. (Figura 1a/1b)

Otro dato interesante es la percepción positiva de los países occidentales industrializados. Creen que su infraestructura está más avanzada que en otras regiones a nivel global. Para su sorpresa, en contraparte: Oriente (excepto India) cuenta con una infraestructura considerablemente superior a la existente en los países industrializados del Norte y Oeste europeo así como Norteamérica, en términos de rutas, ferrocarriles, puertos y telecomunicaciones. “Una infraestructura efectiva es esencial para empresas industriales y compañías de logística. Representa una clara y significativa ventaja de localización en la competencia global entre regiones. En consecuencia, la política de infraestructura debe tener un lugar central en cualquier discusión política para lograr un crecimiento económico, prosperidad y una mejor calidad de vida”, según Dr. Heinrich Höfer, Director de economía, tecnología e infraestructura en BDI.

Algunas estimaciones en cuanto a la calidad de la infraestructura regional: América del Sur ha sido evaluada como la peor región en todos los aspectos excepto *Telco*. Sólo el Sur

Miebach Consulting GmbH  
Unterrmainanlage 6  
60329 Frankfurt am Main  
Tel.: 069 – 27 39 92-0  
Fax.: 069 – 27 39 92-20  
frankfurt@miebach.com  
www.miebach.com

Registergericht:  
Frankfurt am Main  
HRB 13142  
Steuer-Nr.: 045 239 74028  
UST-Ident-Nr.: DE 182 048 121

Geschäftsführung:  
Dipl.-Wi.-Ing. Jürgen Hess

Dipl.-Ing. Jan-Hinrich Fischer  
Dipl.-Ing. Tobias Rinza

Dr. Ing. Welfram Süssgen

de Europa muestra una infraestructura peor en cuanto a *Telco* en comparación con Sudamérica. (Figuras 2a/ 2b).

Probablemente, uno de los valores más impresionantes en el estudio es el siguiente: por un lado, el *Earnings before taxes* (EBT, resultados antes de impuestos) de las compañías y su tendencia a la centralización en el futuro por otro, muestra que aquellas con un EBT mayor apuntan a un modelo de descentralización de sus soluciones logísticas. (Tabla 3)

**Conclusiones del estudio.** La estrecha relación entre los mercados y clientes regionales, la proximidad al mercado y consecuentemente, un mejor nivel de servicio, son los elementos clave para generar márgenes de ganancia más altos. La orientación local promete más éxito. Jung menciona, “Buen servicio, tiempos de entrega reducidos y la proximidad al cliente generan costos logísticos elevados, pero se pagarán considerando una perspectiva mas amplia”.

Estos temas están en boga con interesantes resultados obtenidos del estudio “Global Logistics Trend 2009”. Esta encuesta ha sido extendida a mas de 6.000 Gerentes de Logística & Supply Chain, de los cuales, mas de 350 han decidido contribuir con su conocimiento y experiencia.

A continuación, encuentre un breve resumen de los resultados del estudio:

**Costos logísticos:** Otro resultado llamativo del estudio es el siguiente: 20 por ciento de los participantes han declarado no conocer sus costos logísticos. “Este resultado quizás no sea tan alarmante como suena en principio”, considera Jung, dado que el análisis también muestra una correlación entre el crecimiento de una compañía y el EBT, no una correlación entre el EBT y los costos logísticos. Evidentemente, los costos logísticos tienen una influencia limitada en las ganancias de la empresa. Sin embargo, la Logística es un *driver* clave en el servicio y por ende, para la satisfacción del cliente y puede influenciar el EBT mucho más por performance que por costo! “La logística ya no representa sólo un factor de costo, sino un *driver* de performance para las compañías”, declaró Jung.

**Estructura de la red Logística:** El estudio prueba que las redes logísticas no solo están regidas por los costos logísticos: compras, tecnologías de producción y la proximidad al cliente también influyen el grado de centralización. Adicionalmente, cada rama tiene sus propios *drivers*: la industria de High Tech ratifica su centralización, mientras Pharma siendo el actual “líder en centralización” tiende a una estructura más descentralizada. El

análisis también acompaña otro resultado sorprendente: cuanto más pequeña es la compañía, mayor su tendencia a centralización en el futuro!

**Logística interna & Automatización:** Es notable la tendencia hacia soluciones autómatas para las industrias que muestran un menor grado de tercerización. Cuanto más pequeña es la compañía, mayor la tendencia a la futura - no actual- automatización! Otro aspecto nuevo para los autores es la significativa diferencia en el grado de automatización respecto de las regiones analizadas. La automatización es una cuestión regida por la industria, y no la región.

Especialmente, compañías pequeñas, las cuales son menos propensas a la tercerización, están más focalizadas en el nivel de servicio y la disponibilidad. Estos resultados concuerdan con las suposiciones generales acerca de la observación de la estructura de costo. Asimismo, son los requerimientos de servicio en la operación de depósito lo que determina el nivel de costos de automatización, más aún que la logística interna.

**Seguridad en la Cadena de Abastecimiento:** Los participantes sugirieron que su región es más insegura que el resto del mundo.

Los problemas clave de seguridad ocurren por transporte en rutas (73% de los participantes), seguido por transporte marítimo (30%) y almacén (24%) – independientemente de la industria y región. Europa del Este y Sudamérica son resaltadas como las áreas más inseguras mundialmente. Sorprendentemente: excepto Europa del Norte/Este, todos los participantes ven a su región menos segura que la opinión del resto del mundo. Esto constituye un indicador adicional para nuestra conclusión general: “La gerencia global de Supply Chain, requiere un fuerte know-how local”, comenta Jung. (Tabla1)

**Green Logistics:** La agenda verde ha sido pospuesta!

En cuanto a *Green Logistics* aparecen grandes diferencias entre las industrias. La encuesta determina una brecha que se amplía entre los llamados *Líderes Green*, como High Tech, Mayoristas y Electrónica y aquellas industrias con una menor iniciativa, llamadas *Industrias grises* como Farma y Química. (Tabla 2)

Observando las diferencias regionales, especialmente, aquellas con mayor industrialización, muestran actualmente un menor impacto. Sin embargo, Europa del Norte / Oeste espera un gran incremento en el futuro. Jung menciona, “Entre las regiones industrializadas la agenda verde ha sido pospuesta. La incógnita ahora es determinar si esta postergación puede ser adjudicada a la actual crisis mundial o si en tres

años tendremos el mismo escenario pero con un mayor impacto. Las mayores oportunidades potenciales de mejora que los gerentes destacan se encuentran en el área de transporte terrestre. Los principales índices son una mejor utilización de las capacidades de trasportes y la consolidación de fletes.

### 1) Fuentes de informacion de “Global Logistics Trends 2009”

El estudio “Global Logistics Trends 2009” fue organizado y llevado a cabo en todo el mundo por las 17 oficinas de Miebach Consulting con la cooperacion de la Federacion de Industrias Alemanas (BDI), el Centro Español de Logistica (CEL) y la Asociacion de Gerentes de Logistica Polaca (PSML). El estudio brindara una amplia perspectiva de las tendencias mundiales actuales en el campo de la Logistica y el Supply Chain Management.

Por lo tanto, mas de 350 Gerentes de Logistica y Supply Chain de diferentes regiones de Europa, America del Norte, Central y Sur, del Medio Oriente, India y del Lejano Oriente contribuyeron con sus experiencias y Know-How regional en la encuesta. Basado en estas respuestas el estudio permite dar una nueva y completa vision de distintos temas como Costos Logisticos, Tercerizacion, Diseno de Red de distribucion, Intra-logistica y Automatizacion, Seguridad de Supply Chain (SCS), Green Logistics e infraestructura (Tabla 3 – Participantes por industrial/region).

Solicite el estudio a: [jung@miebach.com](mailto:jung@miebach.com)

#### Responsable

Miebach Consulting  
Untermainanlage 6  
60329 Frankfurt/Main  
Tel.: + 49 (0) 69 / 27 39 92-0  
Fax.: + 49 (0) 69 / 27 39 92-20

[www.miebach.com](http://www.miebach.com)

Lider del estudio:  
Dr. Klaus-Peter Jung  
Tel.: + 49 (0) 69 / 27 39 92-92  
E-Mail: [jung@miebach.com](mailto:jung@miebach.com)

PR contact

Miebach Consulting Group:

Dr.

Volker

Krobisch

Mobil: +49 172 6261968

E-Mail: [krobisch@miebach.com](mailto:krobisch@miebach.com)

BDI: Thomas Fabian

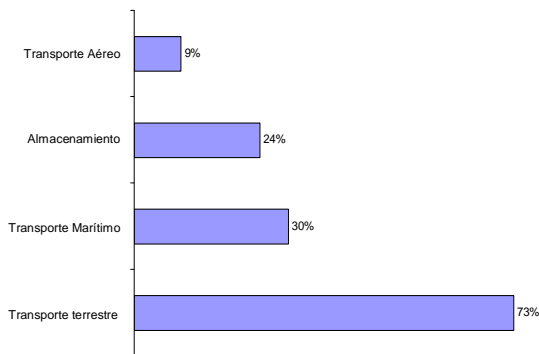
Dep. Infrastruktur, Verkehr und Telekommunikation

Tel.: +49 30-2028-1498

Figura 1a:



Pregunta: En que sector de su Logística aparecen los problemas de seguridad mas importantes?

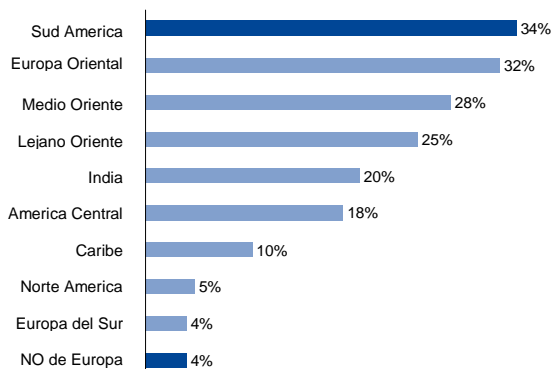


Robo y hurto en la calle son los principales problemas de seguridad; la piratería aparece en un plano secundario

8 Miebach Consulting – Global Logistics Trends Study 2009

Figura 1b:

Las regiones mas inseguras del mundo:



Miebach Consulting GmbH  
 Untermainanlage 6  
 60329 Frankfurt am Main  
 Tel.: 069 – 27 39 92-0  
 Fax.: 069 – 27 39 92-20  
[frankfurt@miebach.com](mailto:frankfurt@miebach.com)  
[www.miebach.com](http://www.miebach.com)

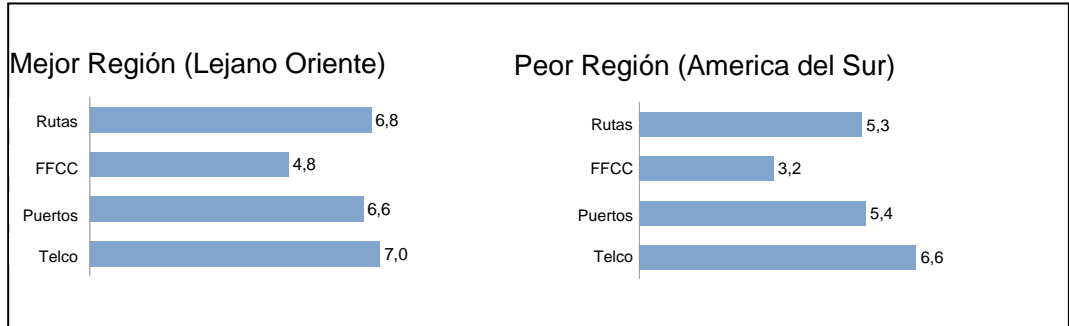
Registergericht:  
 Frankfurt am Main  
 HRB 13142  
 Steuer-Nr.: 045 239 74028  
 UST-Ident-Nr.: DE 182 048 121

Geschäftsführung:  
 Dipl.-Wi.-Ing. Jürgen Hess  
 Dipl.-Ing. Jan-Hinrich Fischer  
 Dipl.-Ing. Tobias Rinza  
 Dr. Ing. Welfram Süssgen

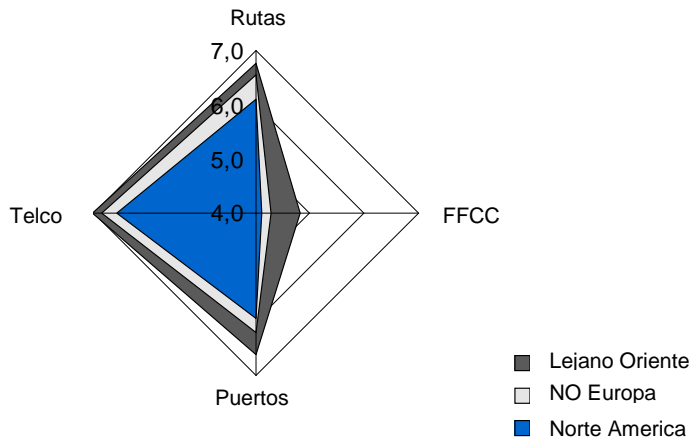


**Figura 2a**

Pregunta: Podría clasificar su nivel de satisfacción con su infraestructura nacional?

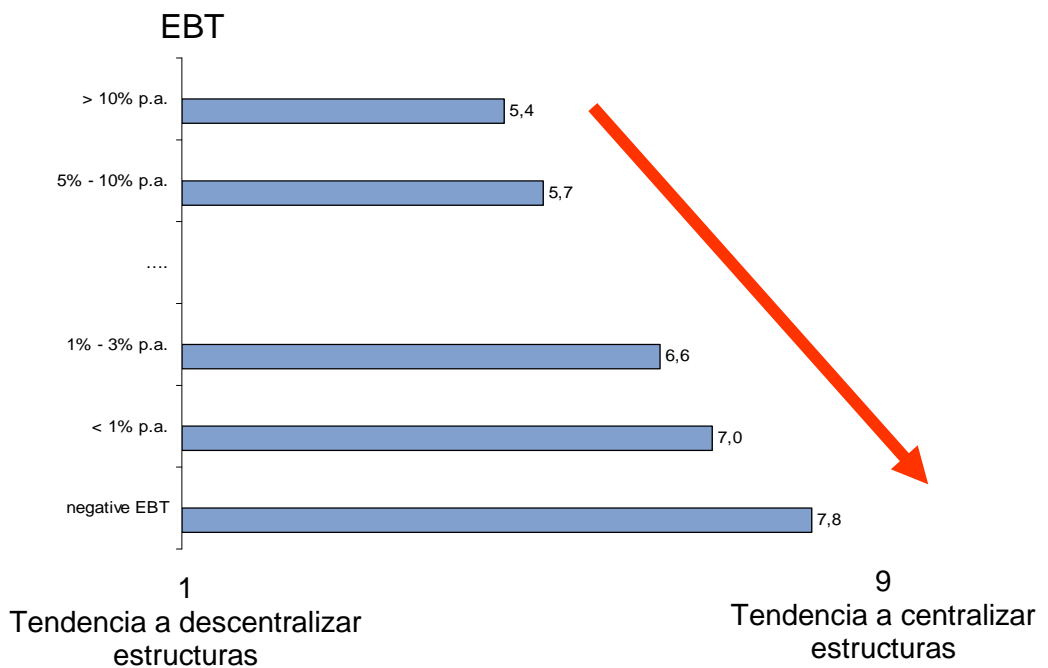


**Figura 2b**



**Figura 3**

Correlacion entre la tendencia a descentralizacion y el EBT



# Tablas

Tabla 1

Puntuación de seguridad de las regiones "propias"

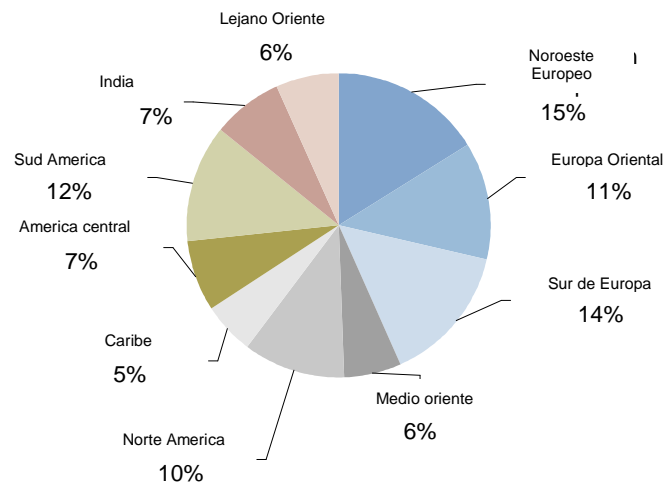
	Total	NO Europa	E Europa	S Europe	M Oriente	N America	CAB	M America	S America	India	Lejano Oriente
NO Europa	4%	5%	9%	8%	5%	3%	5%	4%	4%	4%	8%
Europe Oriental	32%	48%	50%	43%	55%	43%	35%	35%	20%	50%	60%
Europe del Sur	4%	5%	5%	8%	10%	5%	0%	0%	2%	8%	8%
Medio Oriente	28%	38%	25%	32%	45%	33%	35%	27%	22%	35%	40%
Norte America	5%	7%	5%	8%	10%	15%	5%	4%	2%	8%	12%
Caribe	10%	7%	2%	6%	5%	15%	20%	8%	8%	4%	4%
America Central	18%	16%	9%	13%	15%	18%	25%	42%	14%	12%	8%
Sud America	34%	19%	20%	26%	20%	33%	40%	38%	57%	23%	20%
India	20%	29%	25%	25%	35%	30%	30%	27%	22%	50%	44%
Lejano Oriente	25%	34%	39%	38%	45%	33%	30%	35%	18%	35%	48%

Considera a la Green Logistics como un tema importante en su economía? Industrias: Tabla 2

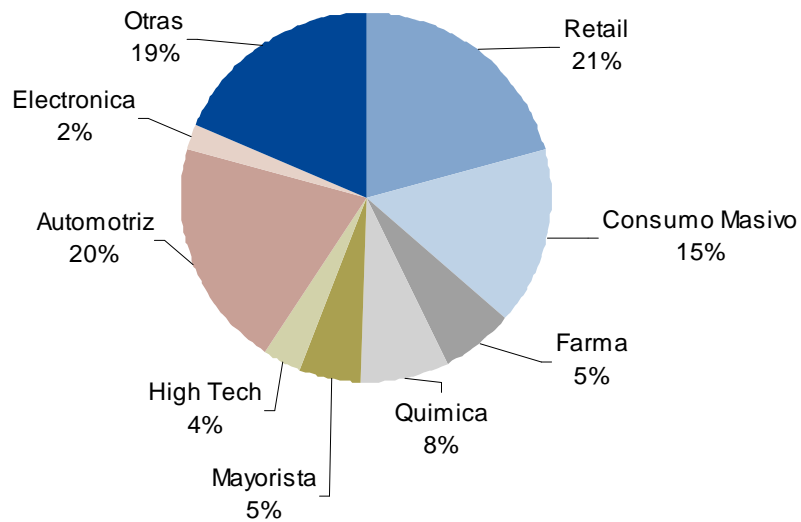
	Industrias Verdes	Industrias Grises
Top1	High Tech 5,3	Farma 3,8
Top2	Mayoristas 4,9	Química 4,1
Top3	Electrónica 4,7	•

Tabla 3 (como la figura)

## Participantes por región



## Participantes por Industria



Fuente: Miebach Consulting

B. Ramasubramaniam  
 Managing Director Miebach Consulting, India

## **Comentarios acerca de los datos del estudio desde la perspectiva India y Asiática**

### **Costos Logísticos**

- Sólo costos tangibles/reportados – transporte, almacenamiento & manipuleo – son generalmente mencionados.
- El retail organizado está en una fase de evolución, por lo tanto las cadenas actuales tienen numerosos intermediarios lo que implica mayores costos a nivel compañía, así como país.
- Sin embargo, existe un foco importante en costos (tangibles / reportados) al punto que la calidad se encuentra comprometida. Esto no implica la optimización de costos. La práctica actual indica que los proveedores de servicios en general son presionados para bajar los precios.

### **Tercerización**

- Principalmente son tercerizadas las áreas tradicionales, como transporte y almacenamiento.
- Aún cuando compañías globales 3PL están presente en el mercado, el centrarse en los costos, resulta en áreas logísticas tercerizadas en jugadores fragmentados, locales y de baja calidad.
- Generalmente las áreas más tradicionales, como el transporte y almacenamiento, son tercerizadas.
- A pesar de la existencia de operadores logísticos globales en estos mercados, el foco en resultados de costos logísticos lleva a tercerizar a operadores fragmentados, locales y de baja calidad.
- Además, la consolidación en el sector logístico en estos países esta prevista

### **Diseño de la red de distribución**

- Grandes superficies, consumo rural (China, India) y accesibilidad a varias regiones del país (Indonesia) resultan en una red descentralizada con múltiples nodos con stock de mercadería.
- El sistema impositivo y la infraestructura vial hacen las redes mas complicadas en algunos países (ej: India). Iniciativas de reformas al sistema impositivo y a la infraestructura están en carpeta.
- Redes descentralizadas seguirán existiendo debido a los requerimientos de servicios pero probablemente exista reducción del número de nodos con stocks.

### **Intra-Logística**

- Bajos costos de personal y de superficie siempre resultaron en operaciones manuales en los países asiáticos.
- Sin embargo, últimamente ha existido un aumento substancial en los costos de las superficies en algunos países, esto sumado a la baja productividad de la mano de obra, a forzado a las compañías a considerar la automatización. Especialmente, compañías de nueva generación con menor requerimiento de mano de obra están en una mejor posición para introducir la automatización que grandes compañías que tiene que negociar con los sindicatos.

### **Seguridad en la Logística**

- Secuestros a camiones, accidentes viales y amenazas de incendios son algunas de las preocupaciones de seguridad en estos países.
- La mayoría de las compañías previenen estos problemas de costos de pérdidas de productos mediante la transferencias a proveedores de servicios de seguridad o

contratando seguros. La continuidad de los negocios es generalmente olvidada y las medidas proactivas son olvidadas también (ej: las compañías no están preparadas para invertir en prevención de incendios, consumir esfuerzos y dinero en capacitaciones para choferes de camiones ni pagar extra por containers cerrados en vez de carrocerías descubiertas, etc.).

- En caso de secuestros de camiones, algunas compañías buscan alternativas de rutas y modos.

#### **Infraestructura**

- Las redes de telecomunicaciones son generalmente muy buenas en la mayoría de los países asiáticos, esto se debe al desarrollo, que a pesar de ser posterior al de los países occidentales, incluyo la incorporación de las últimas tecnologías. La gran densidad de personas hacen que estos negocios sean muy rentables atrayendo a varias empresas globales, por lo que la creciente competencia resulto en una calidad excepcional.
- Esto también se cumple en los puertos marítimos y aéreos, ya que la mayoría de ellos fueron construidos en los últimos tiempos utilizando los conceptos globales.
- De cualquier modo, la infraestructura vial en algunos países, especialmente en áreas remotas, aun causa gran preocupación.

Aun cuando veamos muchos desarrollos que se replican en Asia desde otros mercados, en el futuro, Asia también tendrá sus contribuciones para el resto del mundo en el sector logístico.

#### **Referencias: Miebach Bangalore**

En 1996, el grupo Miebach Consulting inició sus servicios de consultoría en India. Tata Chemicals, Reliance Retail, Hindustan Lever, Asian Paints, Escorts, Dabur, Marico, SmithKline Beecham, Mahindra & Mahindra, RPG, ... solo para mencionar algunos nombres entre las referencias locales. Si desea conocer más acerca de nuestra oficina en Bangalore y si podemos serle de alguna ayuda, por favor contáctese con nosotros:

Miebach Consulting India Pvt. Ltd  
 No. 5, 80 Feet Road  
 4th Block, Koramangala  
 Bangalore – 560034  
 India  
 Tel: +91 80 404 452 00  
 Fax: +91 80 255 336 77  
 eMail: [bangalore@miebach.com](mailto:bangalore@miebach.com)  
[Ramasubramaniam@miebach.com](mailto:Ramasubramaniam@miebach.com)

---

## **Brief Portrait: Miebach Consulting**

Miebach Consulting es una compañía internacional que ofrece servicios de consultoría y ingeniería, en el campo de Supply Chain y Logística. El portfolio de servicios provistos por Miebach Consulting incluye iniciativas relacionadas con diseño e implementación de Estructuras de Supply Chain, Ingeniería de Manipuleo de Materiales, IT y Recursos Humanos & Organizaciones.

Fundada en 1973, en Frankfurt, Alemania por el Dr. Joachim Miebach, la compañía es lidera el mercado de consultoría en Supply Chain y Logística en Asia, Europa, América del norte y sur, realizando mas de 300 proyectos cada año.

[www.miebach.com](http://www.miebach.com)