

# CUSTOS LOGÍSTICOS NO BRASIL 2014

FUNDAÇÃO DOM CABRAL



DESENVOLVIMENTO DE EXECUTIVOS E EMPRESAS

Núcleo de Logística, *Supply Chain* e Infraestrutura

## **Autores**

Paulo Tarso Vilela de Resende

Paulo Renato de Sousa

## **Bolsistas Fapemig**

Gustavo Alves Caetano

André Felipe Dutra Martins Rocha Elias

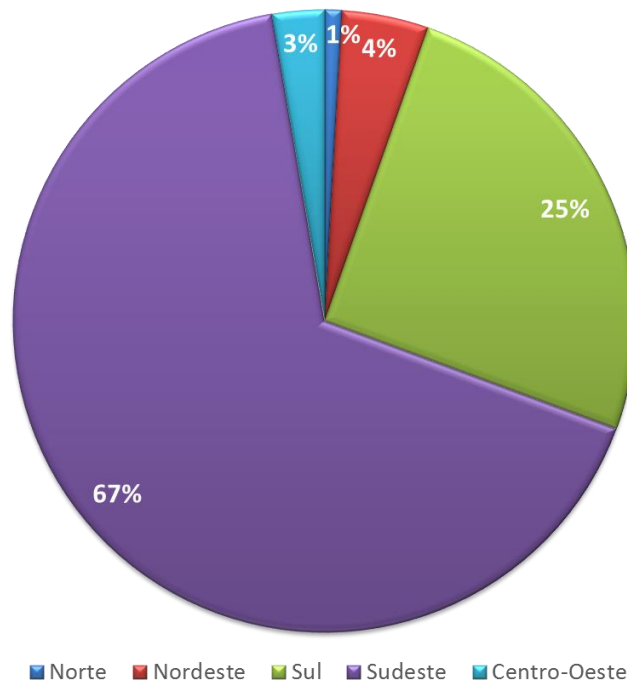
João Henrique Dutra Bueno

- Estudo realizado com 111 empresas.
- O faturamento das respondentes equivale a cerca de 17% do PIB brasileiro.
- O objetivo é avaliar os custos logísticos para as empresas que operam no Brasil.



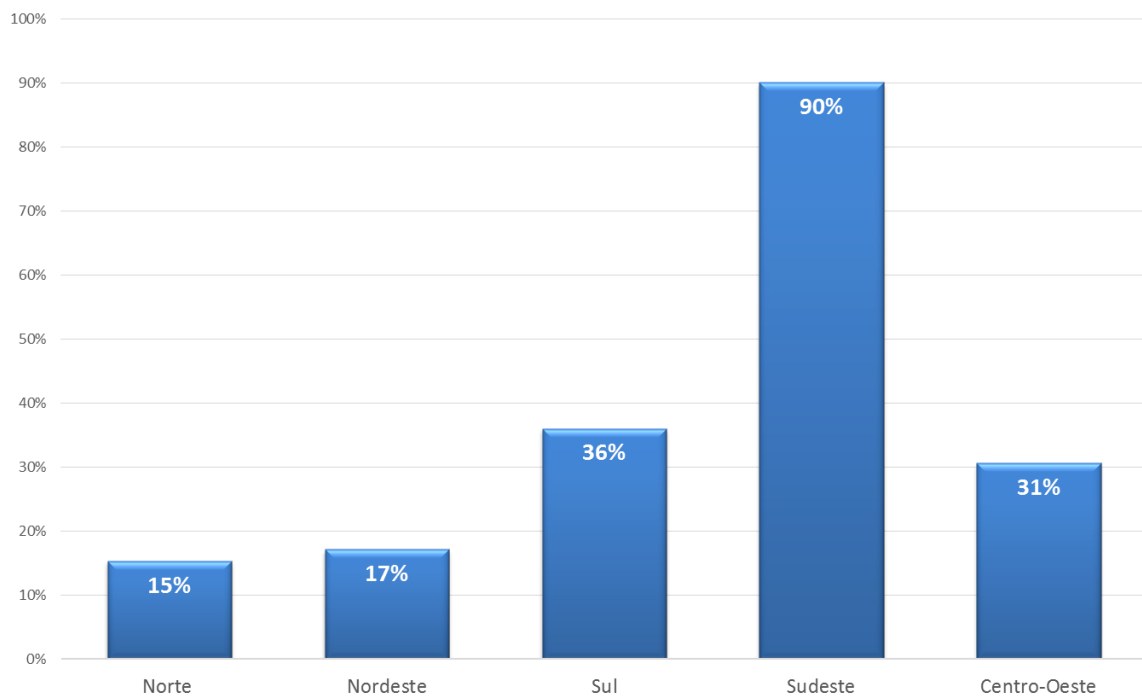
# 1. CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA

## LOCALIZAÇÃO DAS MATRIZES



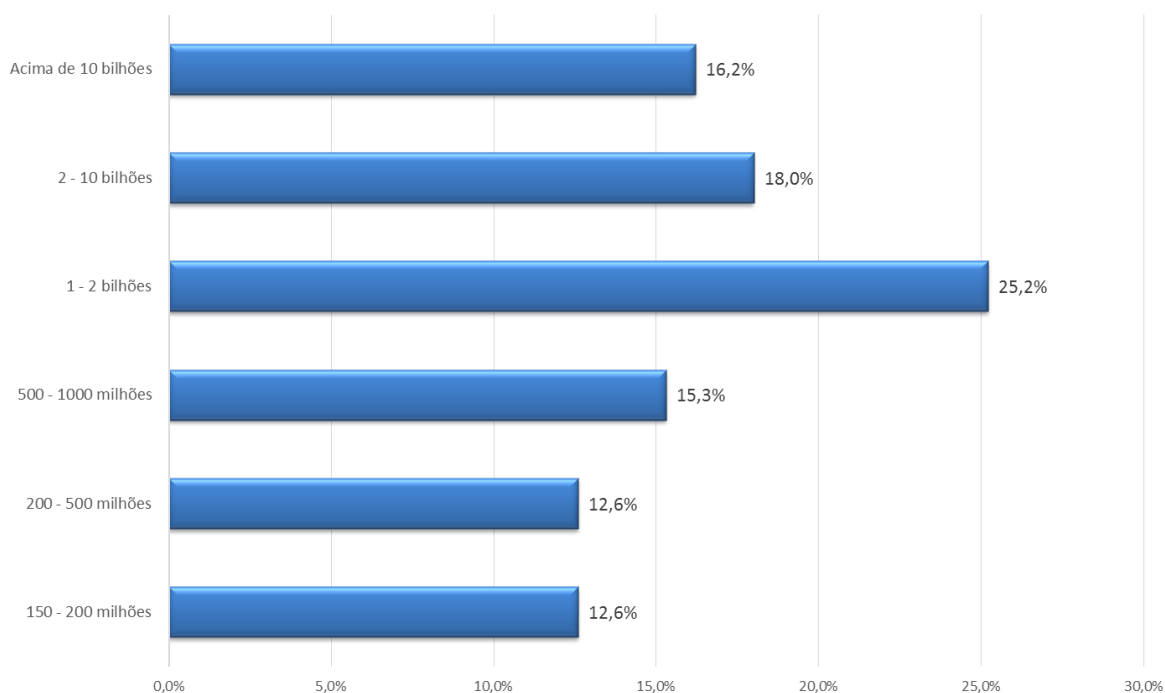
A região Sudeste é predominante na localização de matrizes. 67% das empresas possuem suas matrizes no Sudeste brasileiro.

## REGIÕES DE ATUAÇÃO



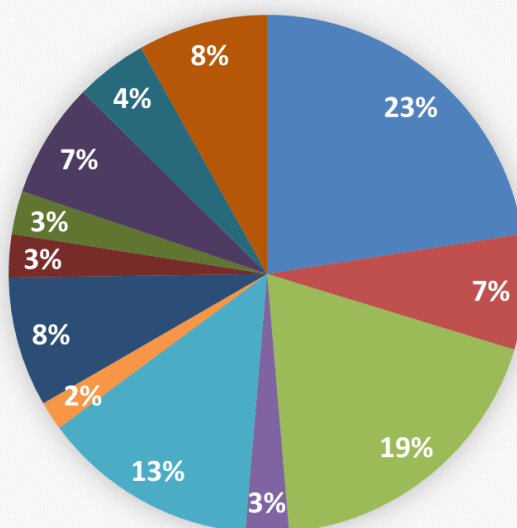
A região mais expressiva da amostra é a região Sudeste, onde 90% das empresas entrevistadas mantêm atividades.

## VOLUME VENDAS / ANO



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

## SEGMENTAÇÃO SETORIAL

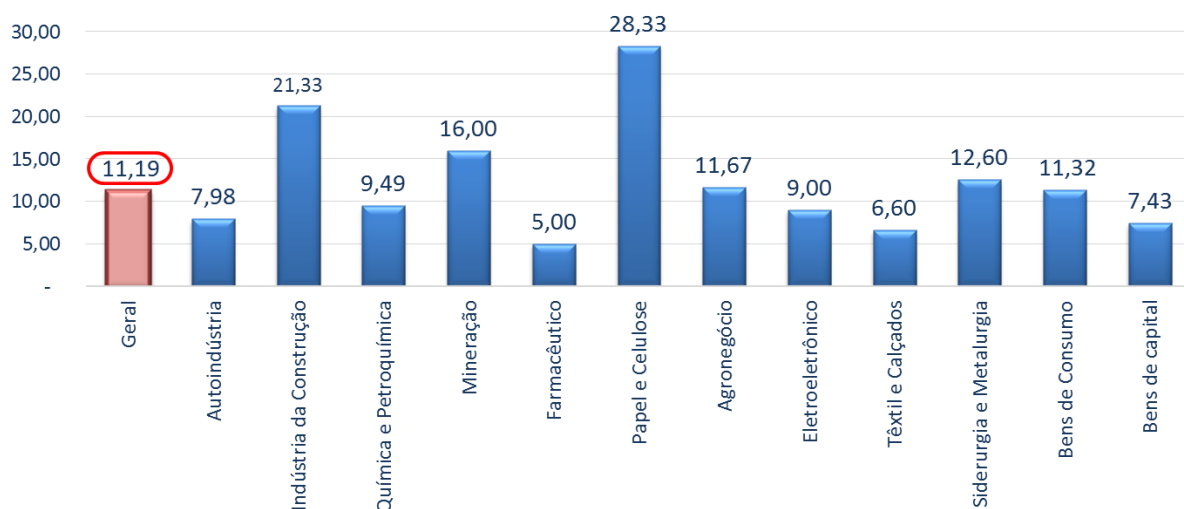




## 2. RESULTADOS DA PESQUISA

## CUSTOS LOGÍSTICOS – ANÁLISE GERAL E SETORIAL

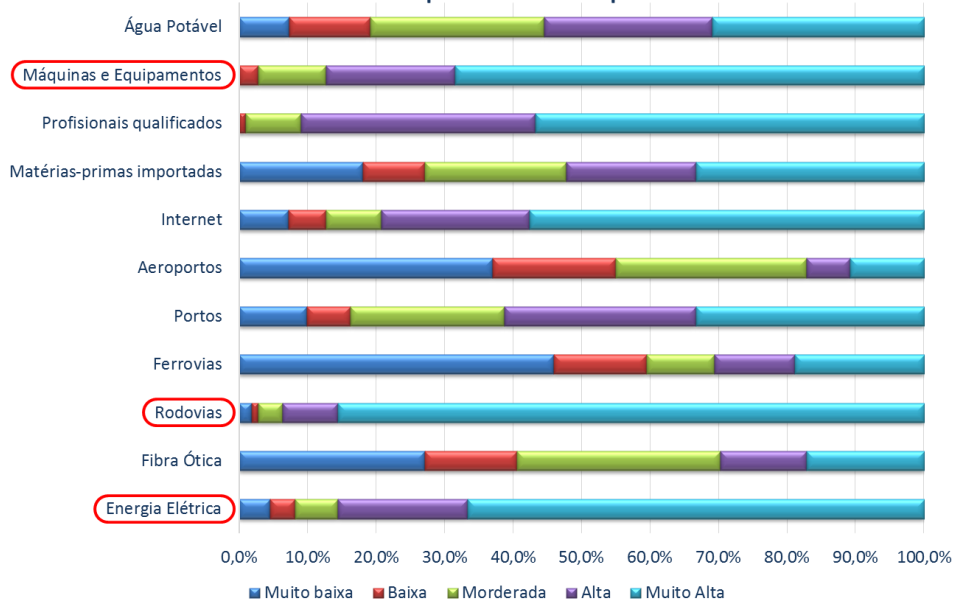
Média do percentual de custos logísticos:



De acordo com a pesquisa, a indústria de papel e celulose apresenta o maior percentual do custo logístico na receita, mais especificamente cerca de 28%. Em contrapartida, as indústrias farmacêutica e têxtil, cujos valores alcançaram uma média menor que 7%, foram as que apresentaram os menores índices.

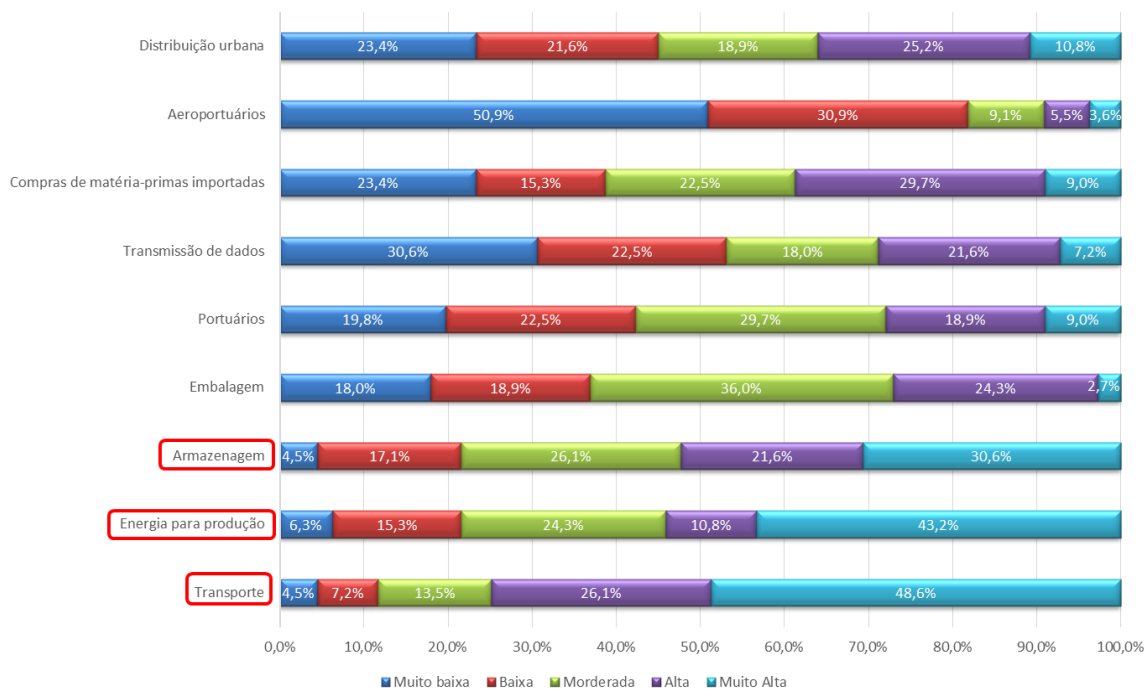
Em vermelho está destacada a média geral, avaliada em exatamente 11,19%.

Nível de dependência das empresas



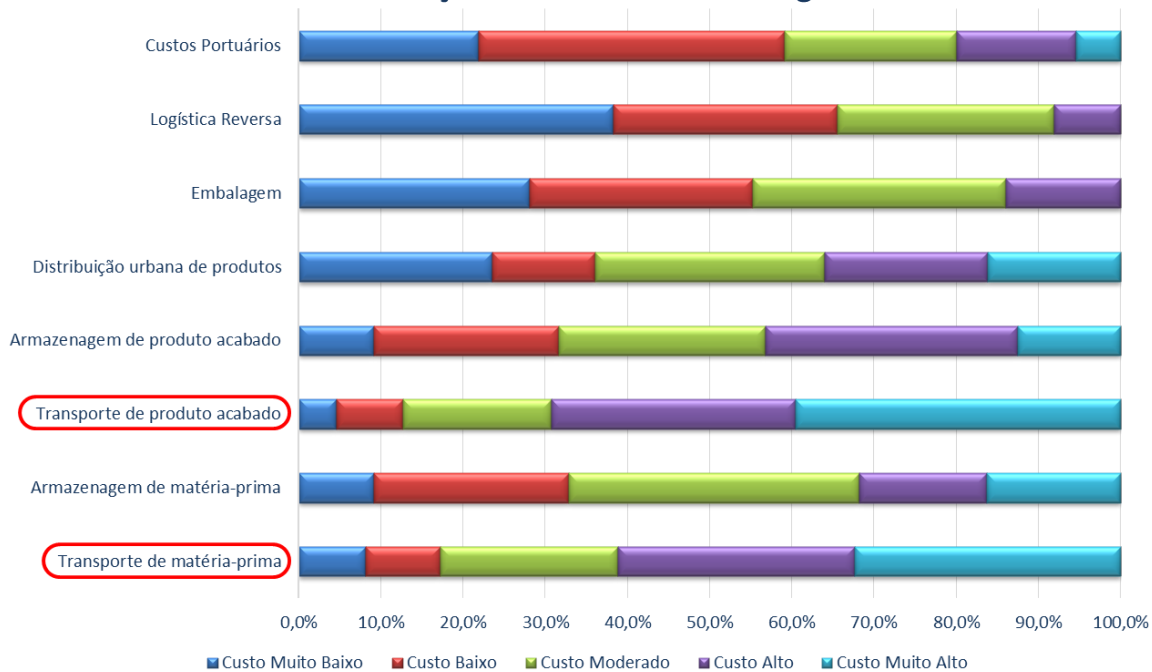
Os itens que as empresas mais apontaram dependência foram os de energia elétrica, rodovias e máquinas e equipamentos.

## Intensidade na formação do preço final



Os principais fatores de impacto no preço final são energia, armazenagem e transporte.

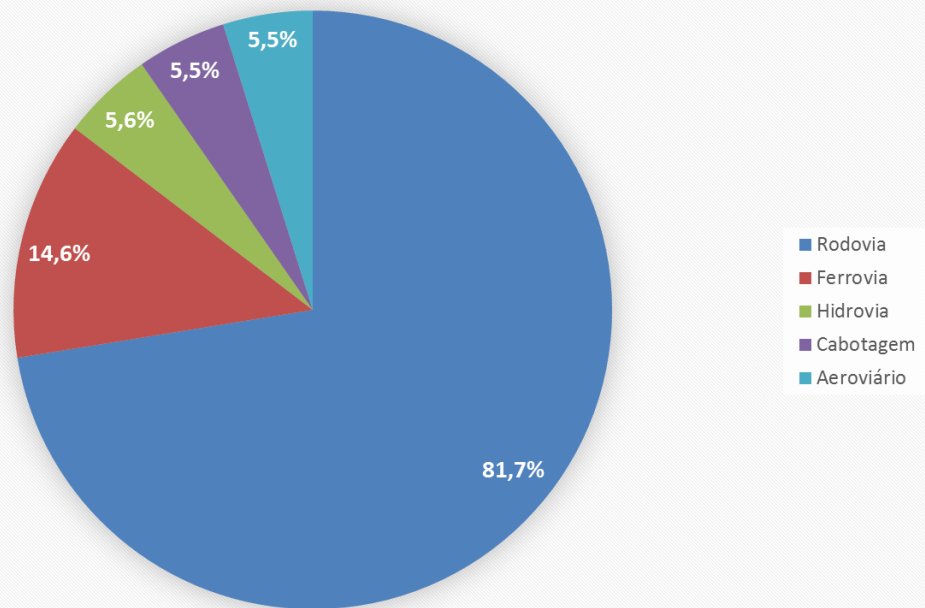
## Localização dos maiores custos logísticos



Nota-se que os maiores custos logísticos se referem ao transporte de matéria-prima e do produto acabado.

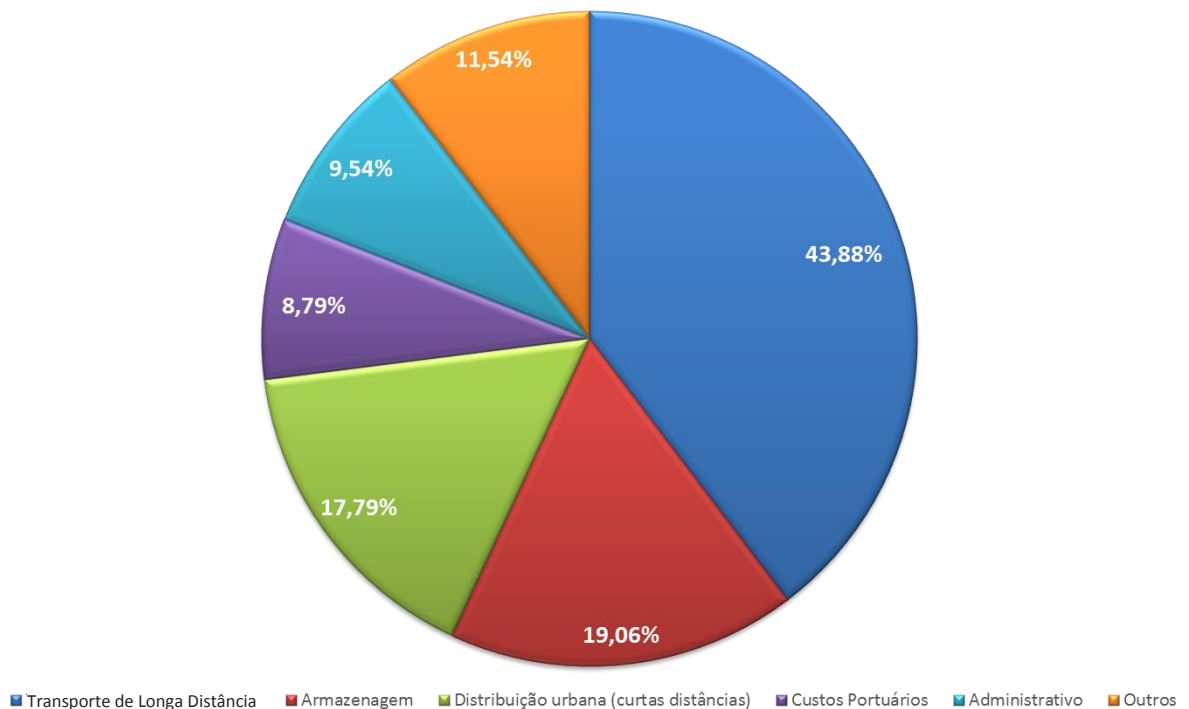


### Distribuição modal de transporte das empresas



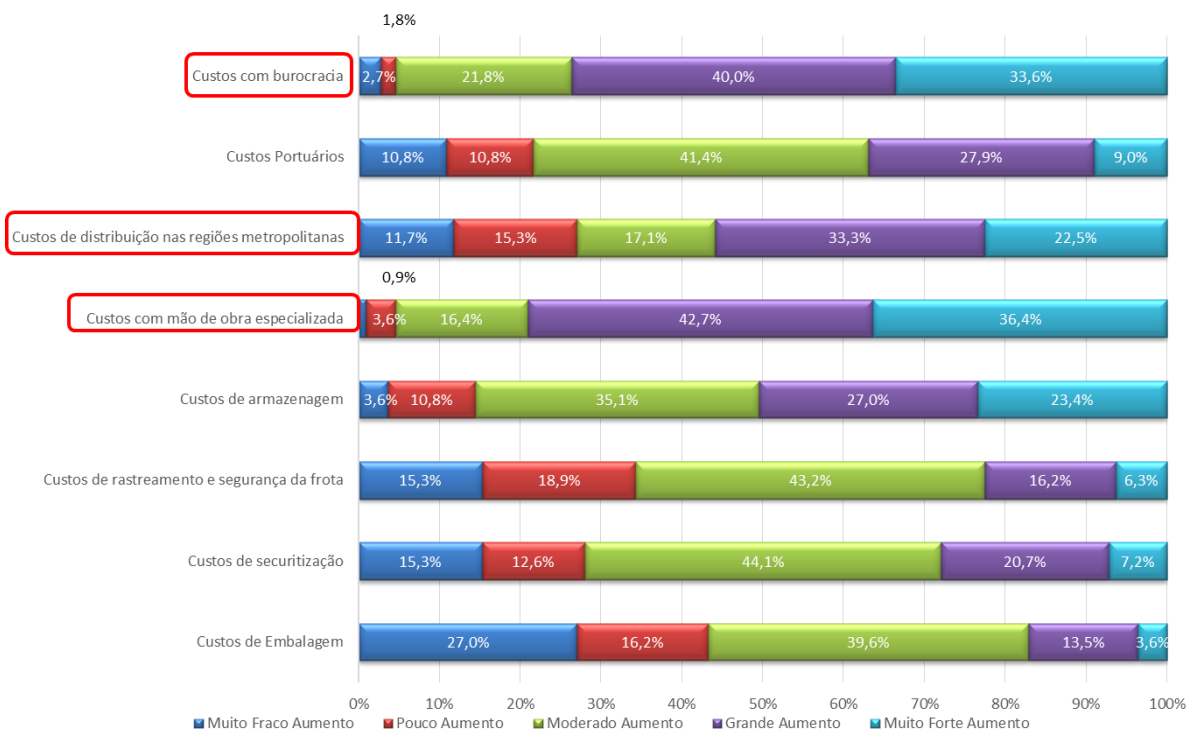
O modal rodoviário é expressivamente predominante nas empresas, representando 81,7% dos transportes.

### Distribuição de incidência nos custos logísticos



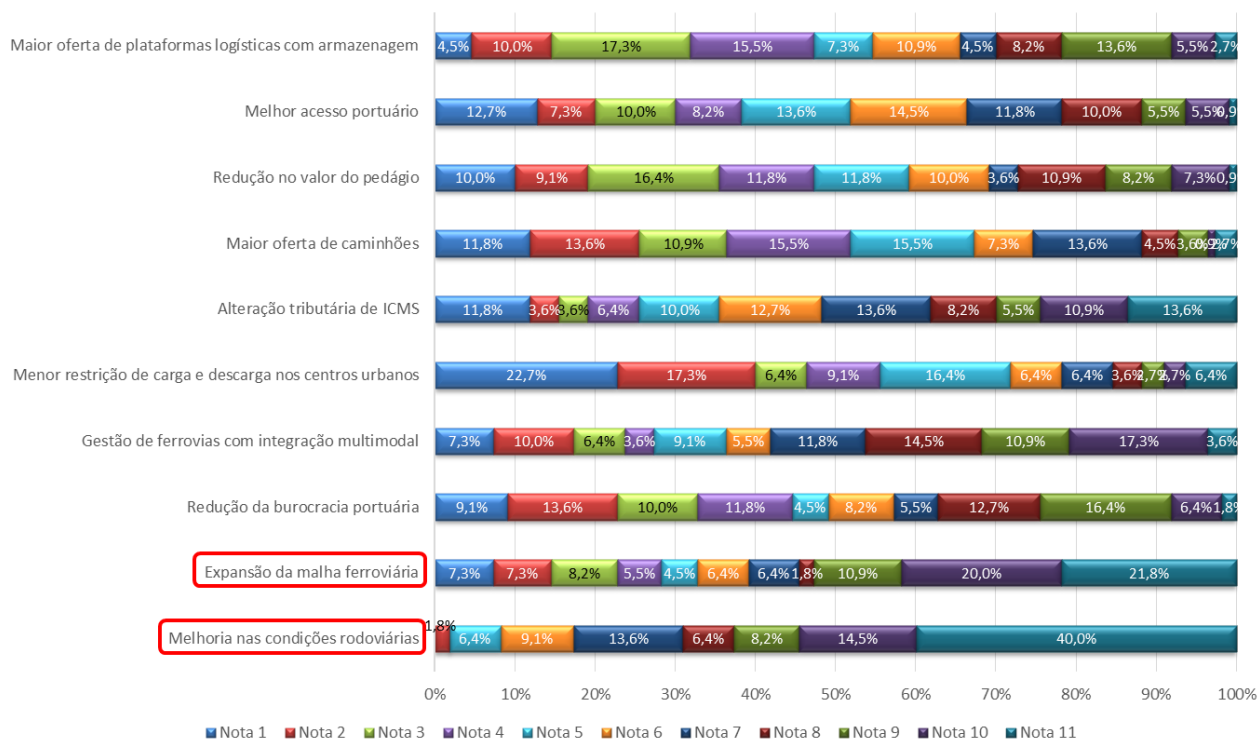
O transporte de longa distância é, com cerca de 44%, o fator mais representativo na estrutura do custo logísticos das empresas.

## Percepção do aumento significativo de custos



As empresas afirmaram a incidência do forte aumento de custos com burocracia, mão de obra especializada e custos de distribuição nas regiões metropolitanas.

## Fatores importantes para a redução dos custos logísticos



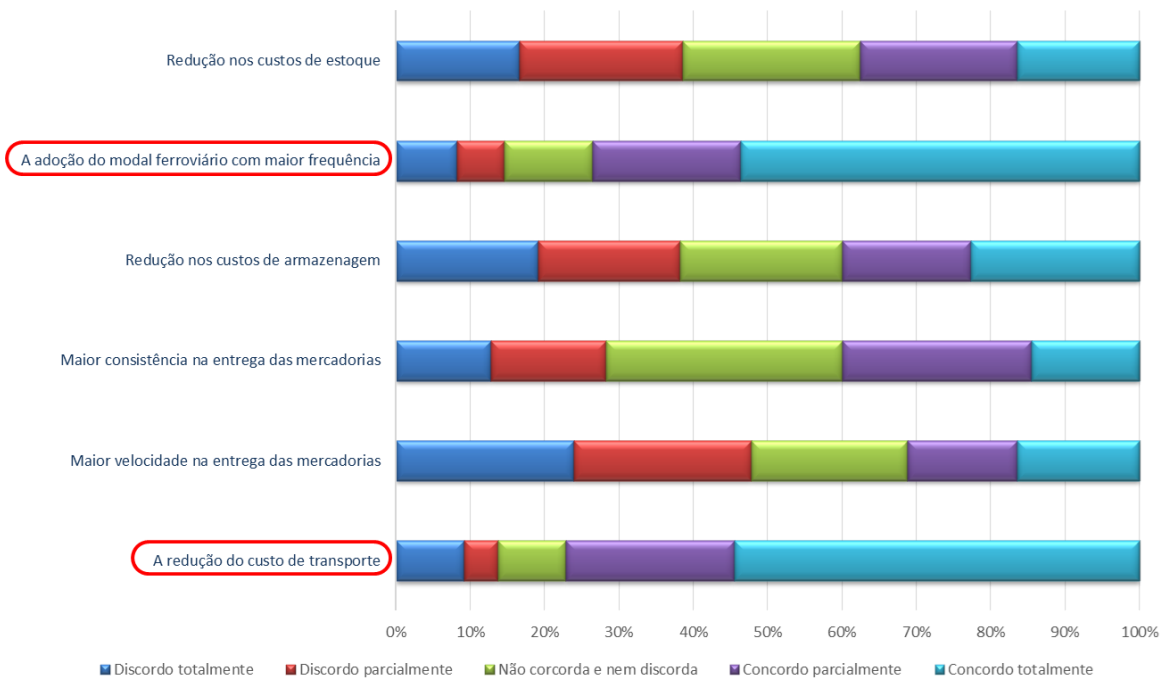
Nota-se que as melhorias no transporte rodoviário e a expansão da malha ferroviária são os elementos essenciais para a redução do custo logístico nas empresas.

## Impactos no aumento extra de custos logísticos



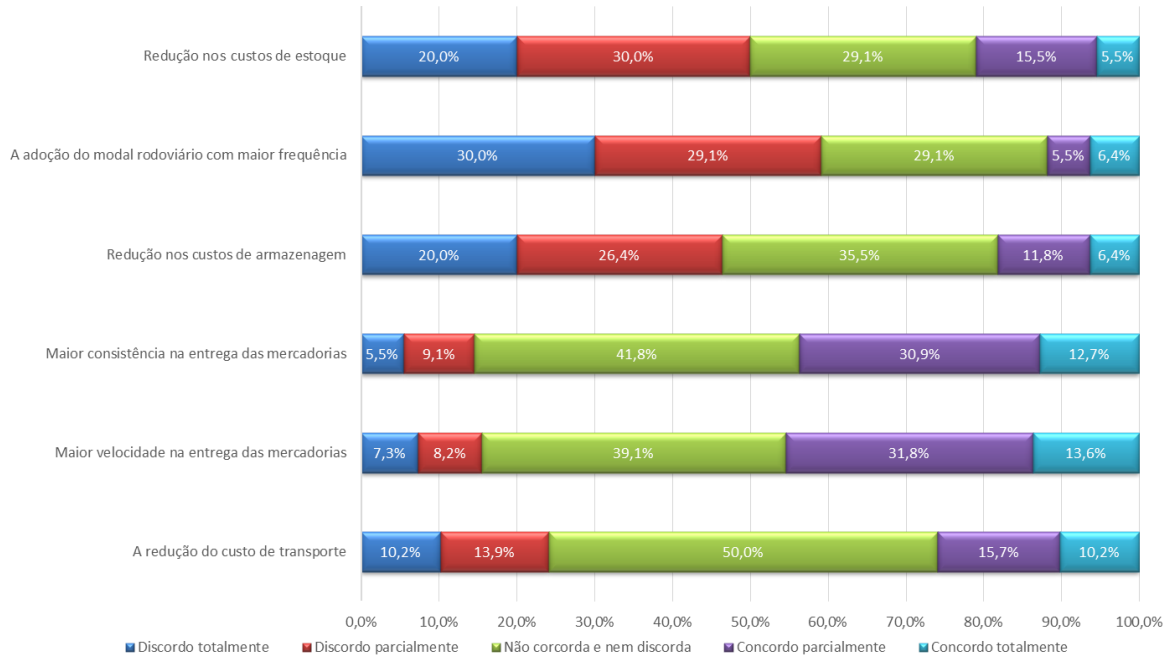
A formação de mão de obra se mostrou expressiva no aumento extra dos custos logísticos.

## Maior oferta de serviços ferroviários permitirá:

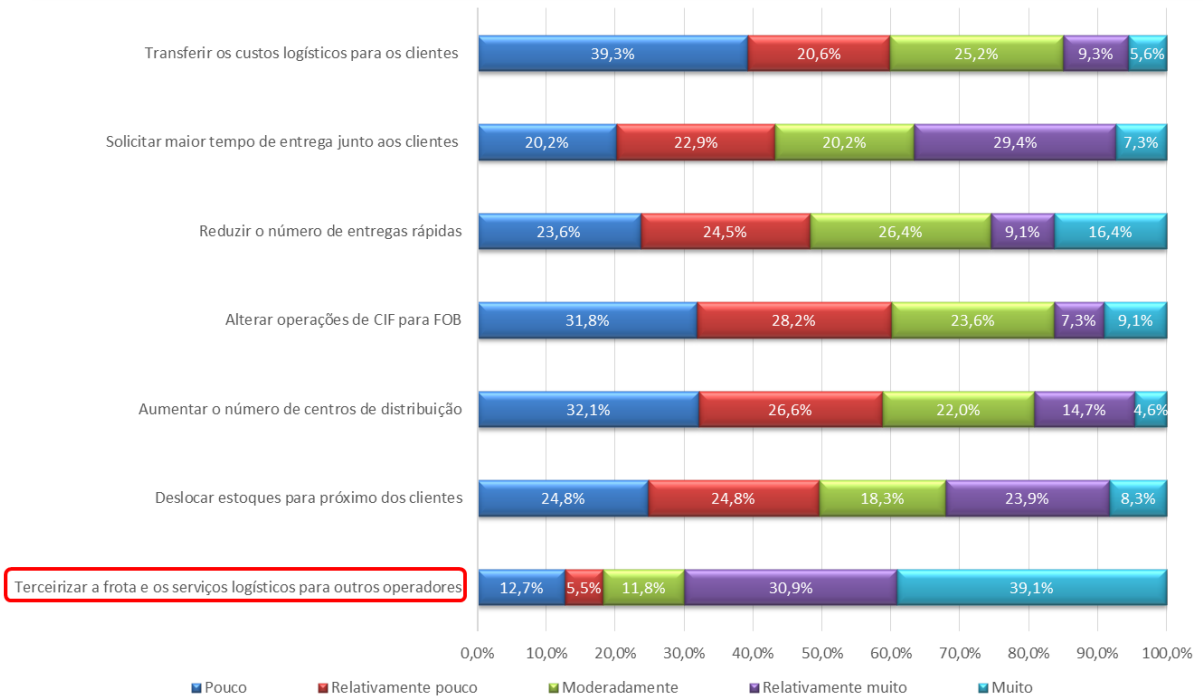


A amostra nos indica que as empresas demandam uma maior utilização do modal ferroviário visando reduzir os custos logísticos.

## O aumento no número de rodovias pedagiadas possibilitará:

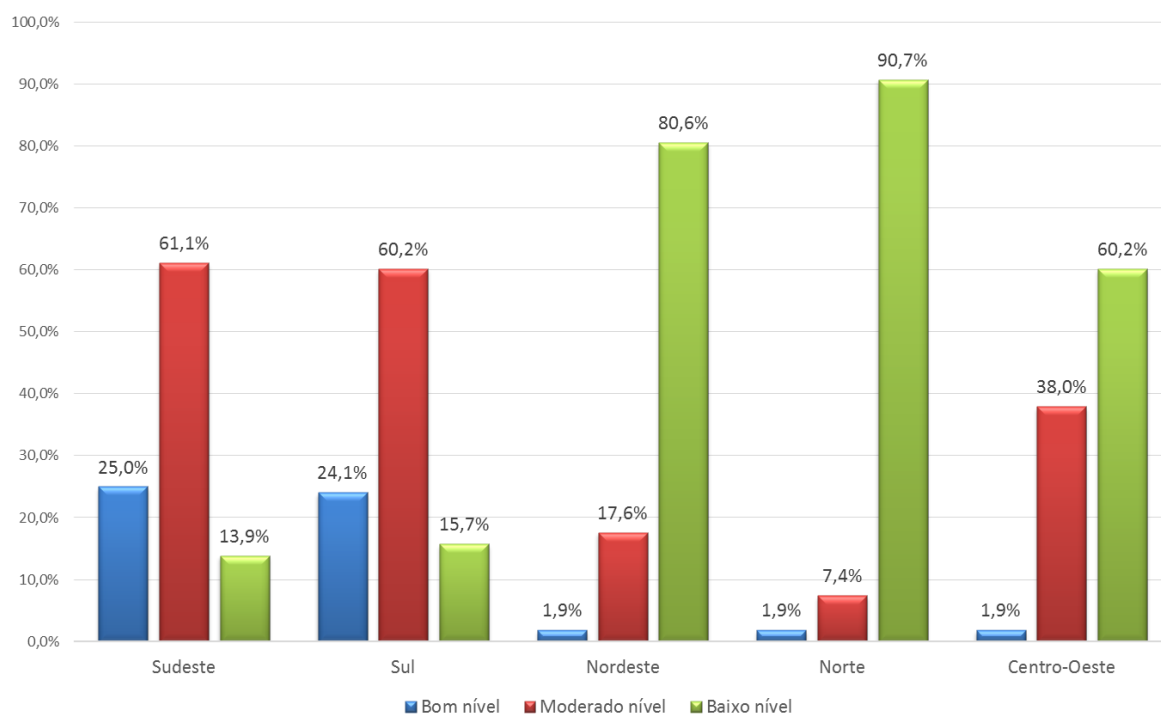


As empresas não demonstraram uma posição clara a respeito dos impactos positivos da privatização das estradas.



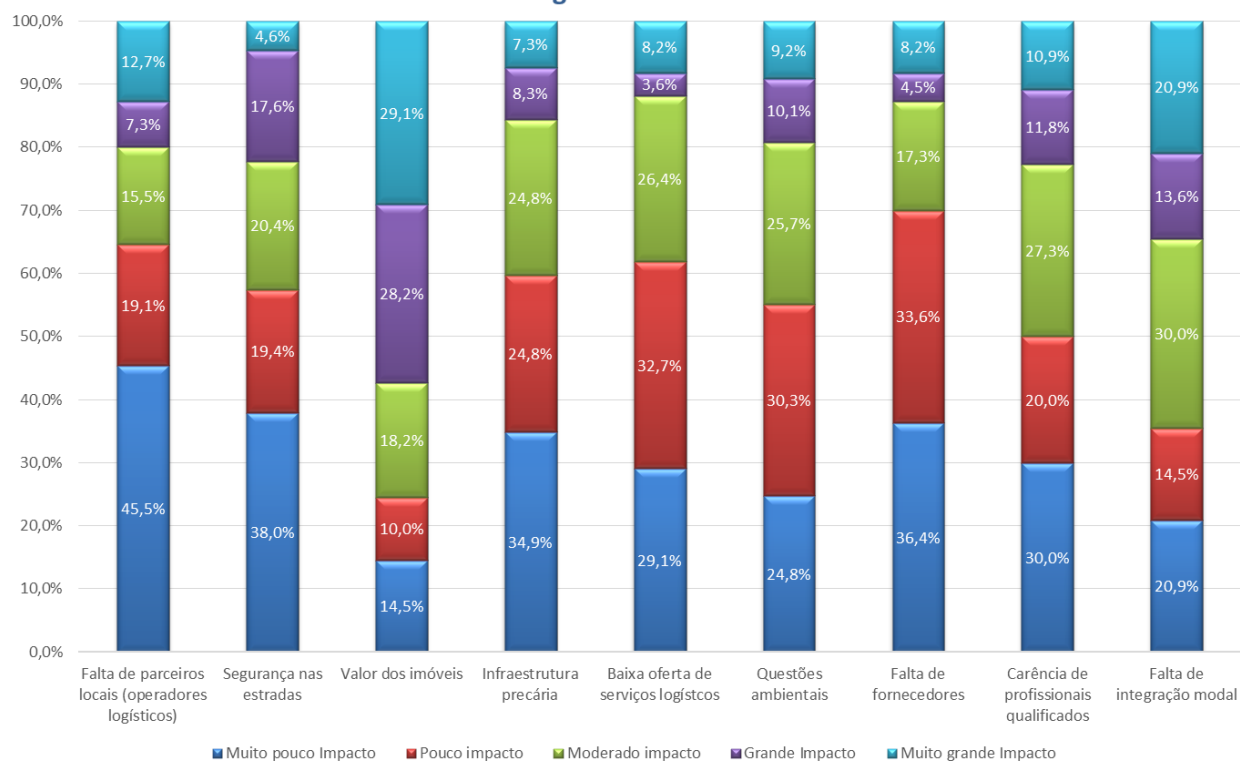
As respostas demonstram que a terceirização dos serviços logísticos tem sido uma tendência para a redução dos custos.

## Nível de satisfação por regiões



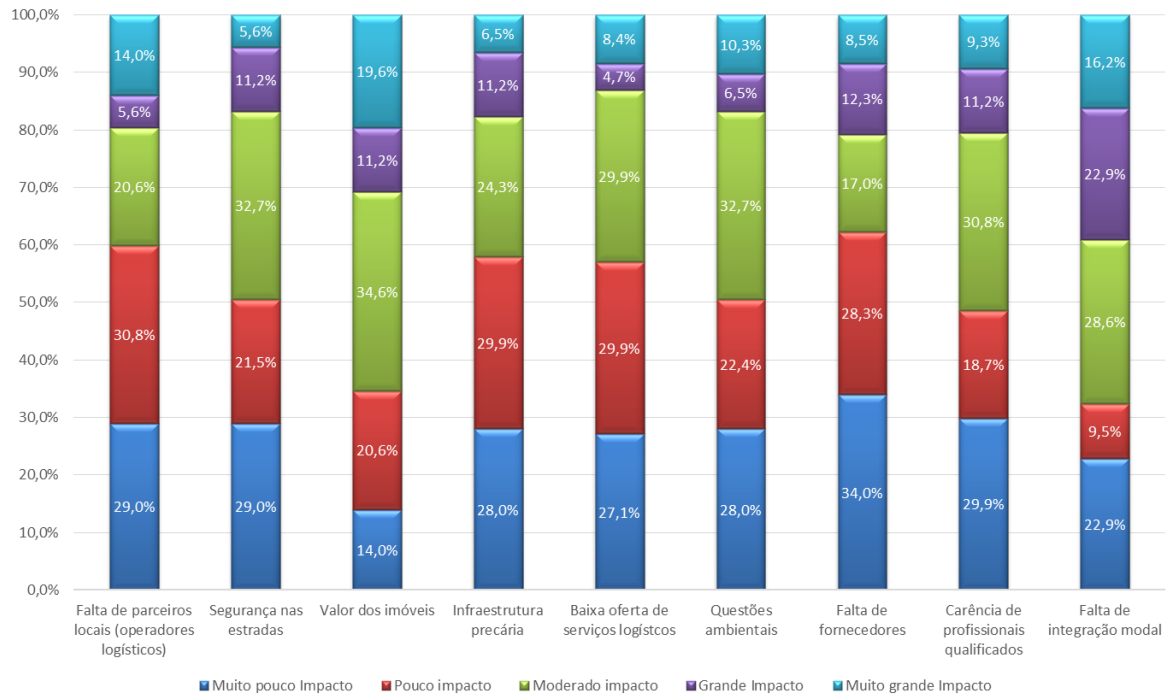
A infraestrutura das regiões Norte e Nordeste apresentou um índice baixo de satisfação, registrando 90% e 80%, respectivamente.

## Barreiras logísticas à entrada - Sudeste



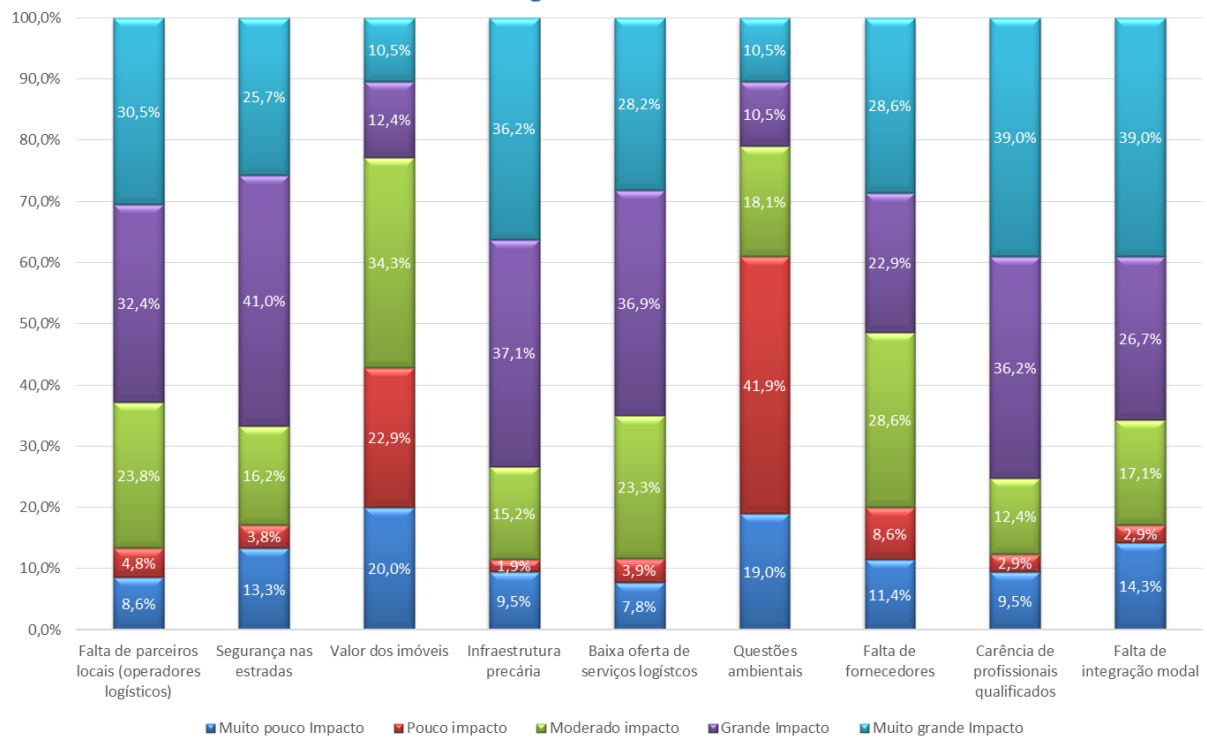
O valor dos imóveis e a falta de integração modal têm sido gargalos para as atividades empresariais no Sudeste brasileiro.

### Barreiras logísticas à entrada - Sul



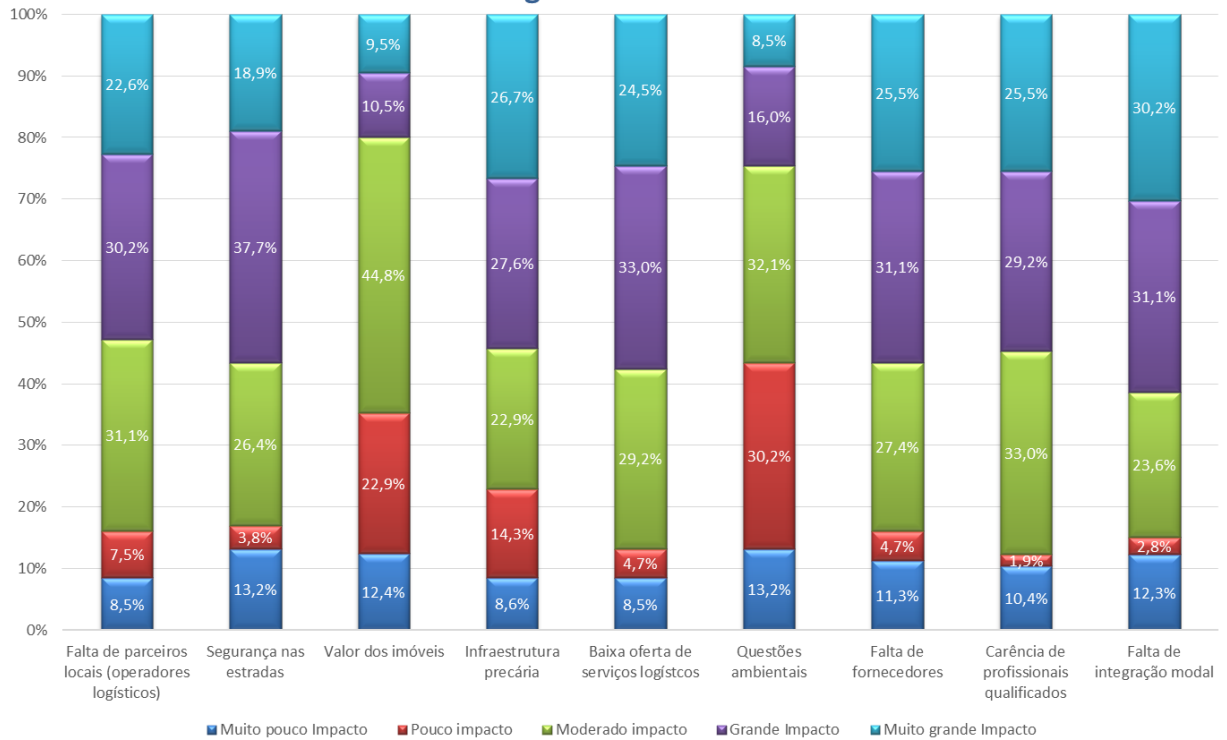
O valor dos imóveis e a falta de integração modal têm sido gargalos para as atividades empresariais tanto na região Sul quando na região Sudeste.

### Barreiras logísticas à entrada - Nordeste



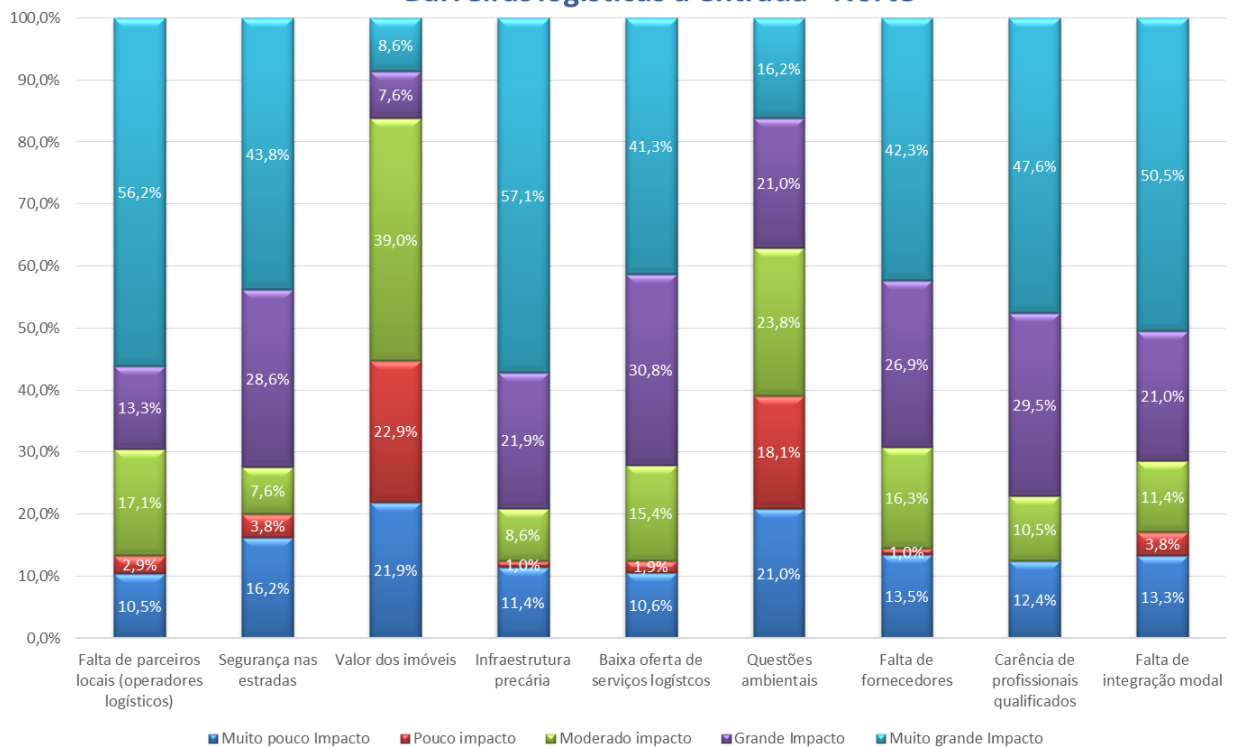
A região Nordeste apresenta vários gargalos para as atividades empresariais. Destaque para a carência de profissionais e a falta de integração modal.

### Barreiras logísticas à entrada - Centro-Oeste



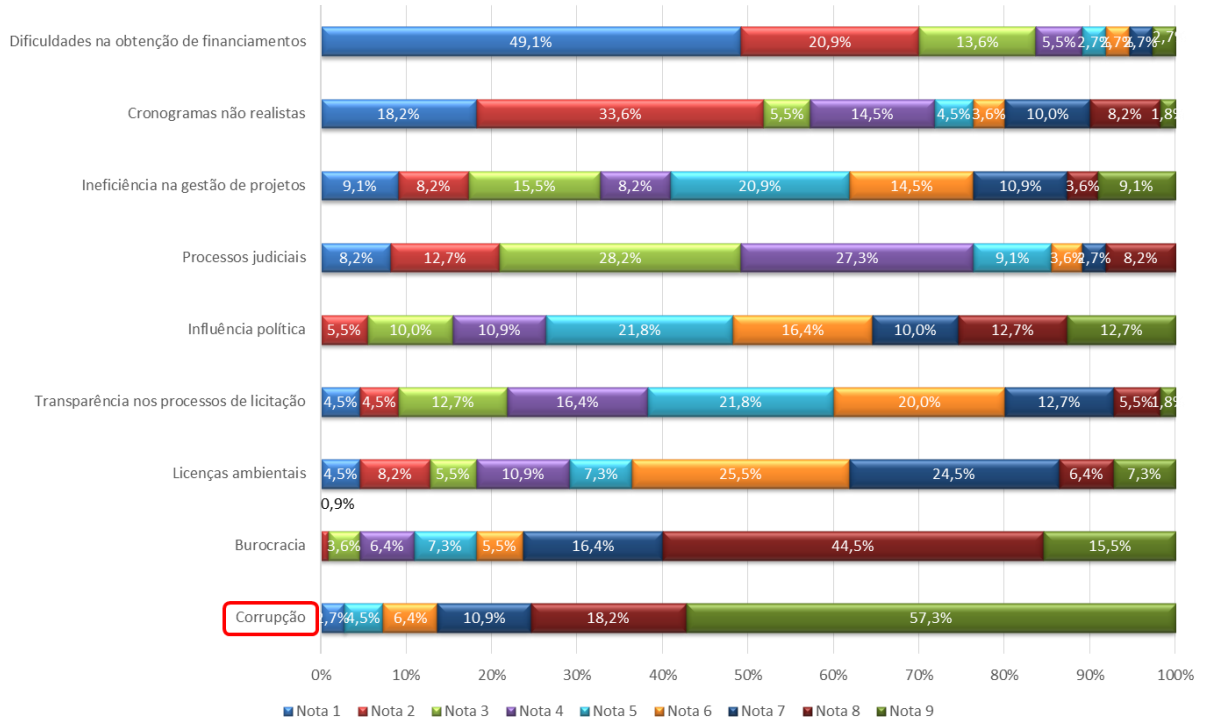
A região Centro-Oeste apresenta diversos entraves à atividade empresarial, sendo menos expressivos o valor dos imóveis e as questões ambientais.

### Barreiras logísticas à entrada - Norte



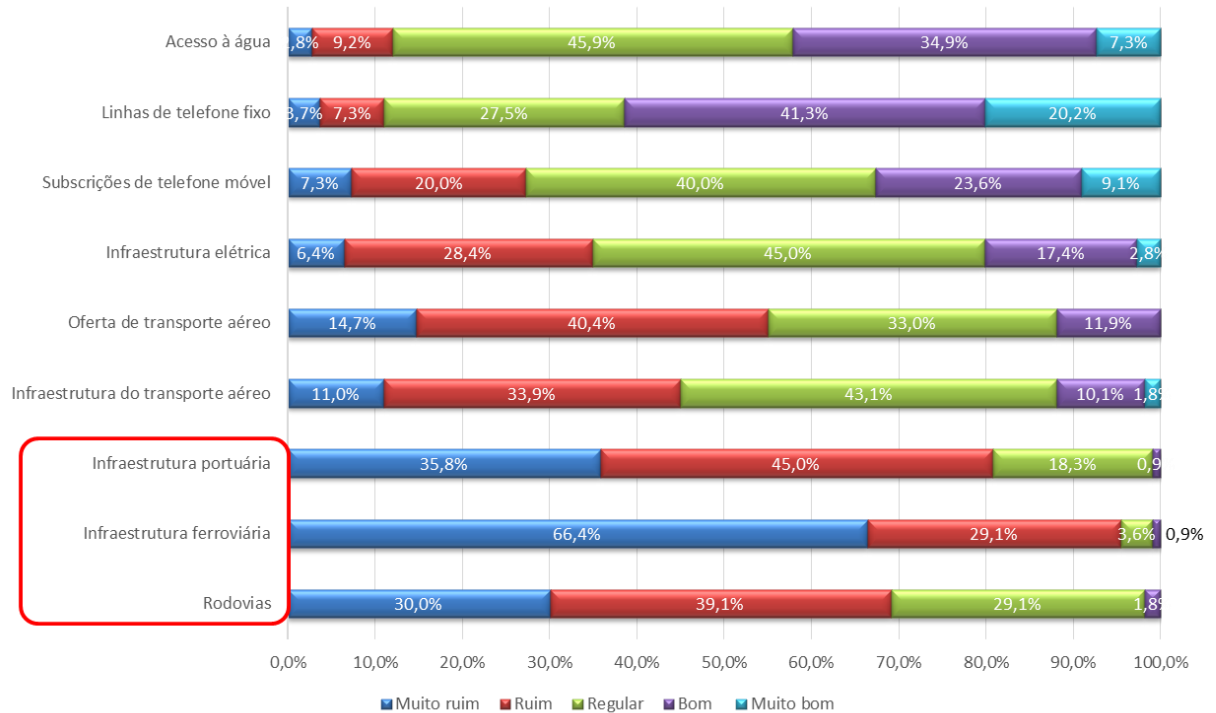
Semelhante ao Centro-Oeste, a região Norte apresenta grandes entraves logísticos à atividade empresarial, sendo menos expressivo apenas o valor do imóveis.

## Maiores gargalos para o cumprimento das obras de infraestrutura no Brasil



As empresas consideram a corrupção o maior gargalo para o cumprimento das obras de infraestrutura no Brasil.

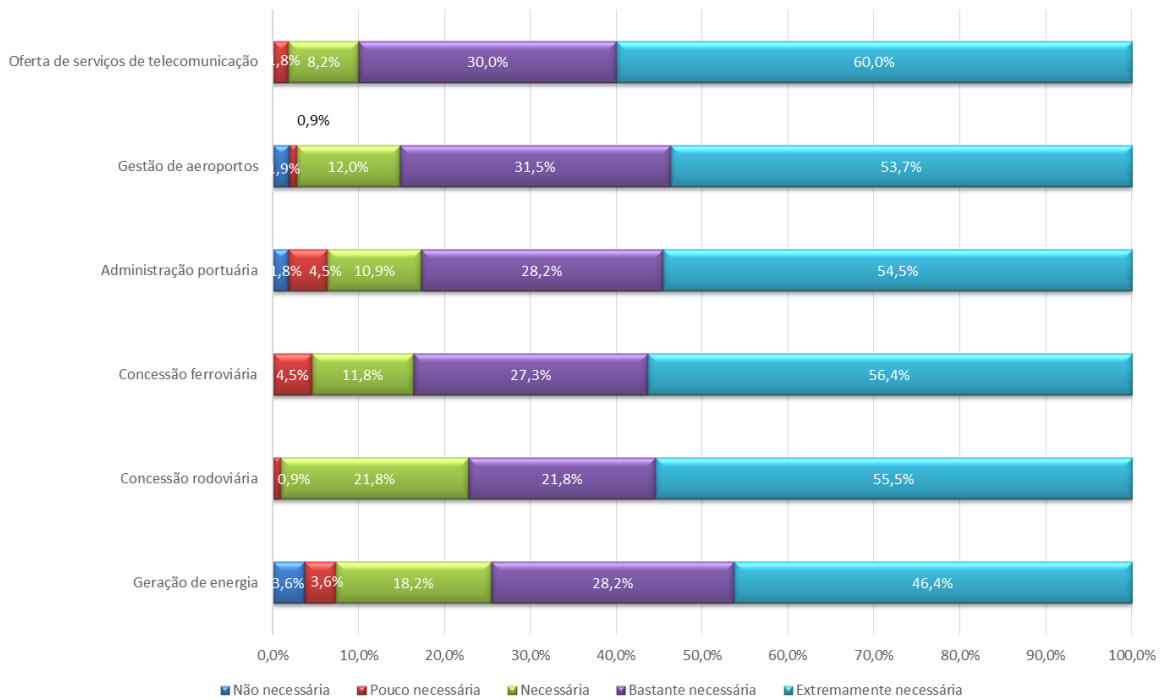
## Qualidade da infraestrutura brasileira



As empresas consideram precárias as infraestruturas portuária, ferroviária e rodoviária.

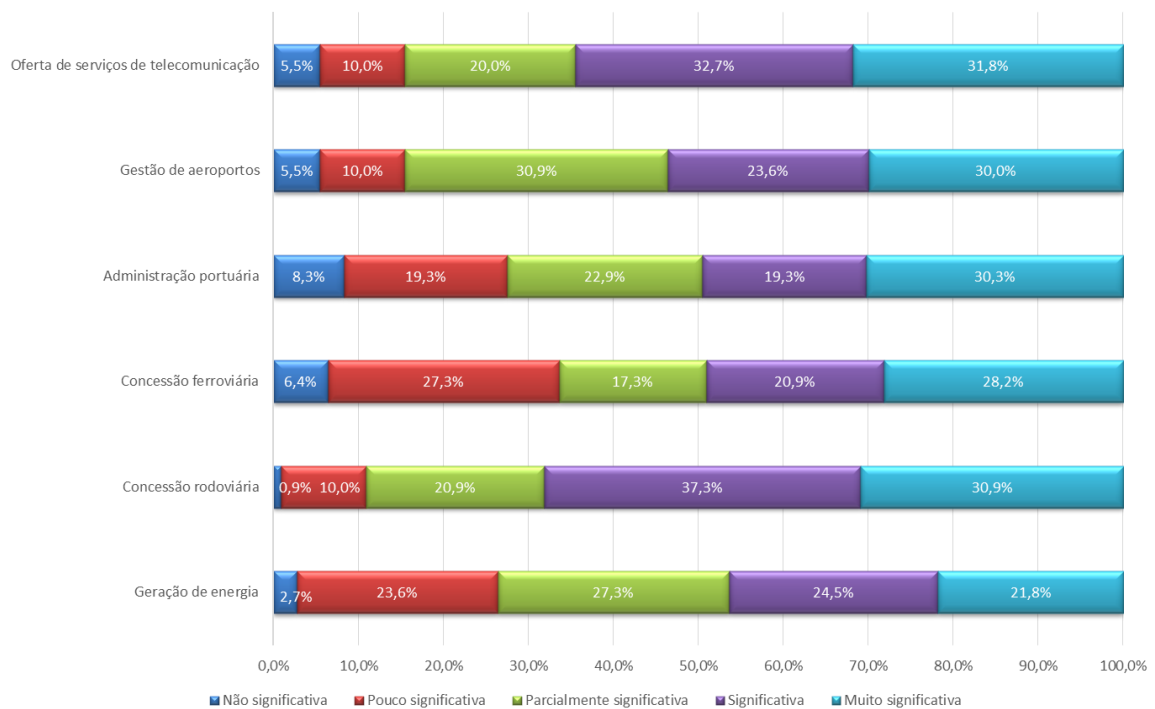


### Participação da iniciativa privada em projetos



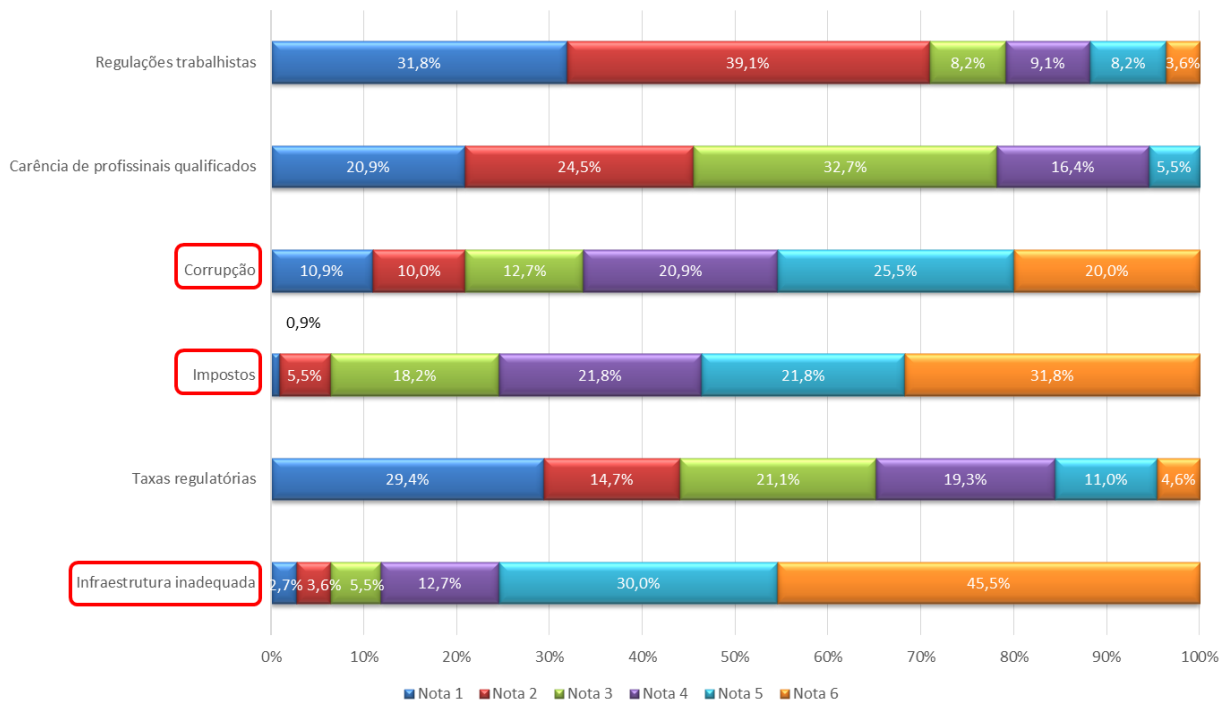
As empresas consideram a inserção da iniciativa privada extremamente importante em todos os setores indicados.

### Eficiência e real participação do setor privado



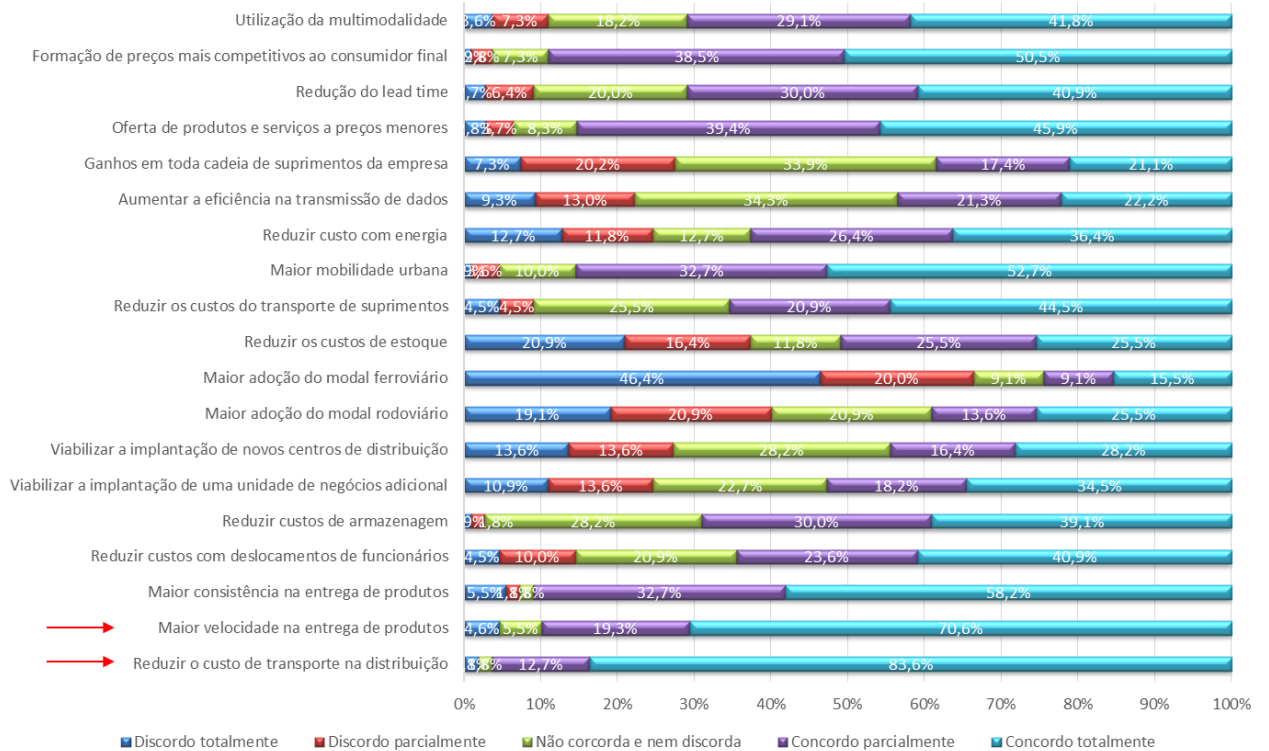
As empresas avaliam bem a eficiência e a participação real do setor privado nos itens listados.

## Fatores condicionantes para a falta de competitividade do atual ambiente logístico brasileiro



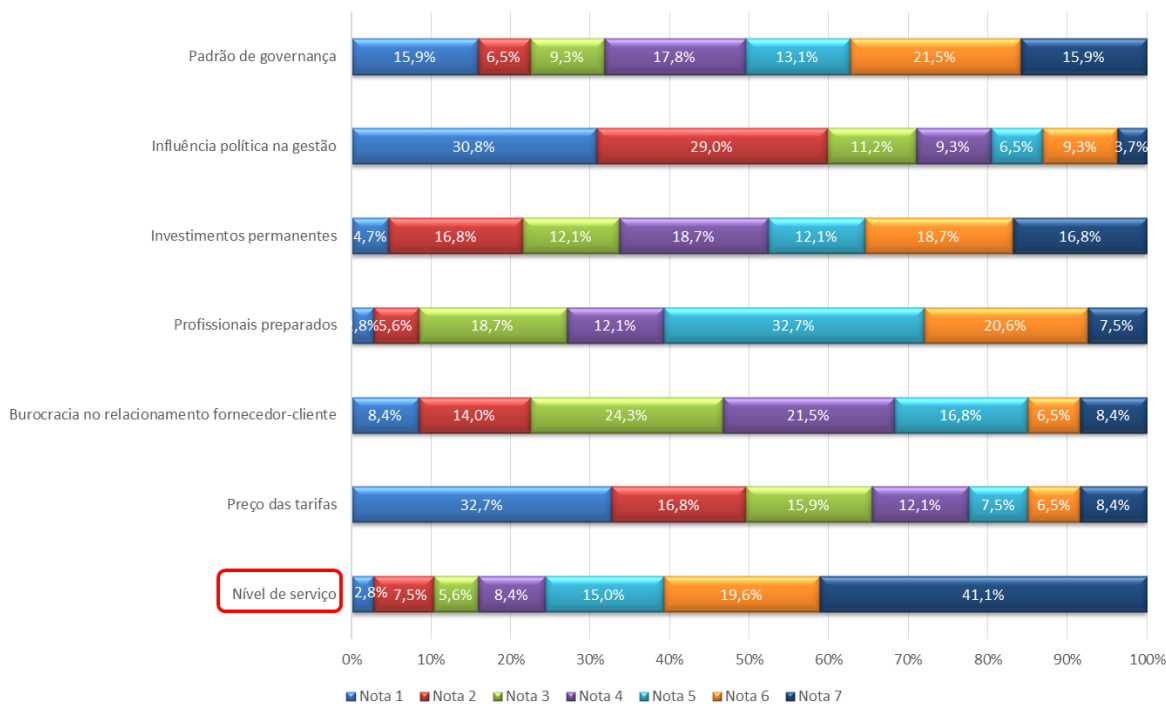
As respostas indicam que a infraestrutura, os impostos e a corrupção são os principais gargalos para a competitividade no Brasil.

## Uma maior eficiência logística permitirá:



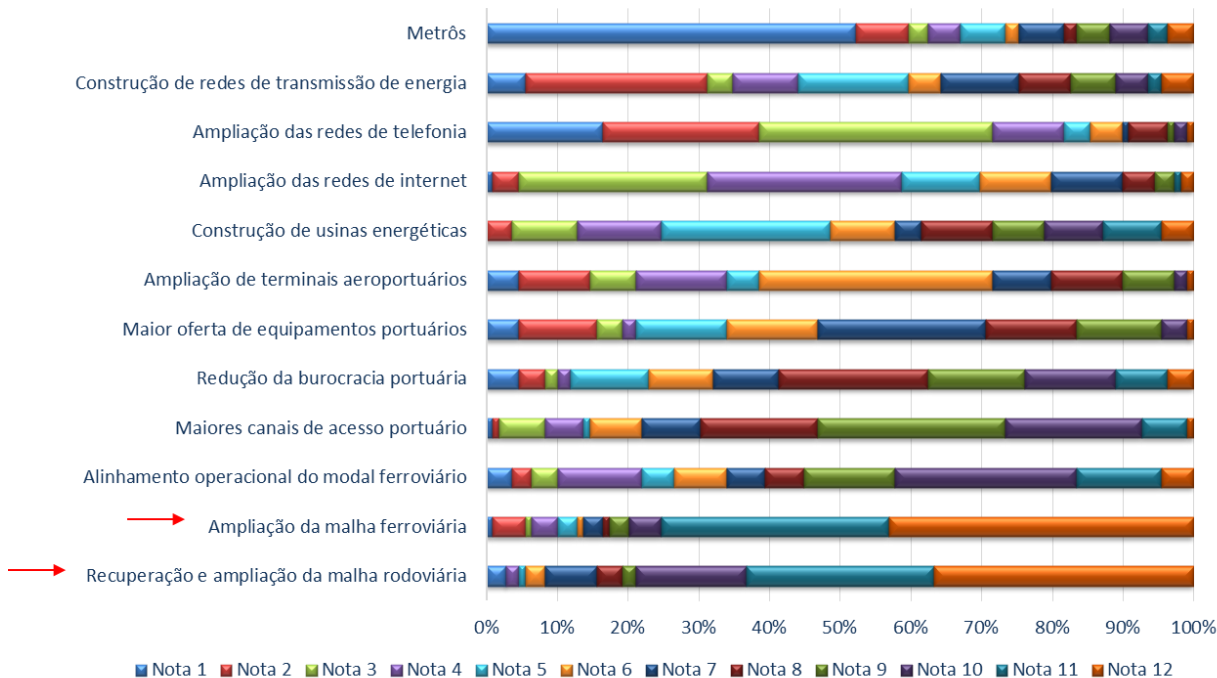
Em geral, as empresas concordam com todos os itens, destacando a redução do custo de transporte na distribuição e a maior velocidade na entrega de produtos.

### Nível de vantagens oferecidas pelo setor privado



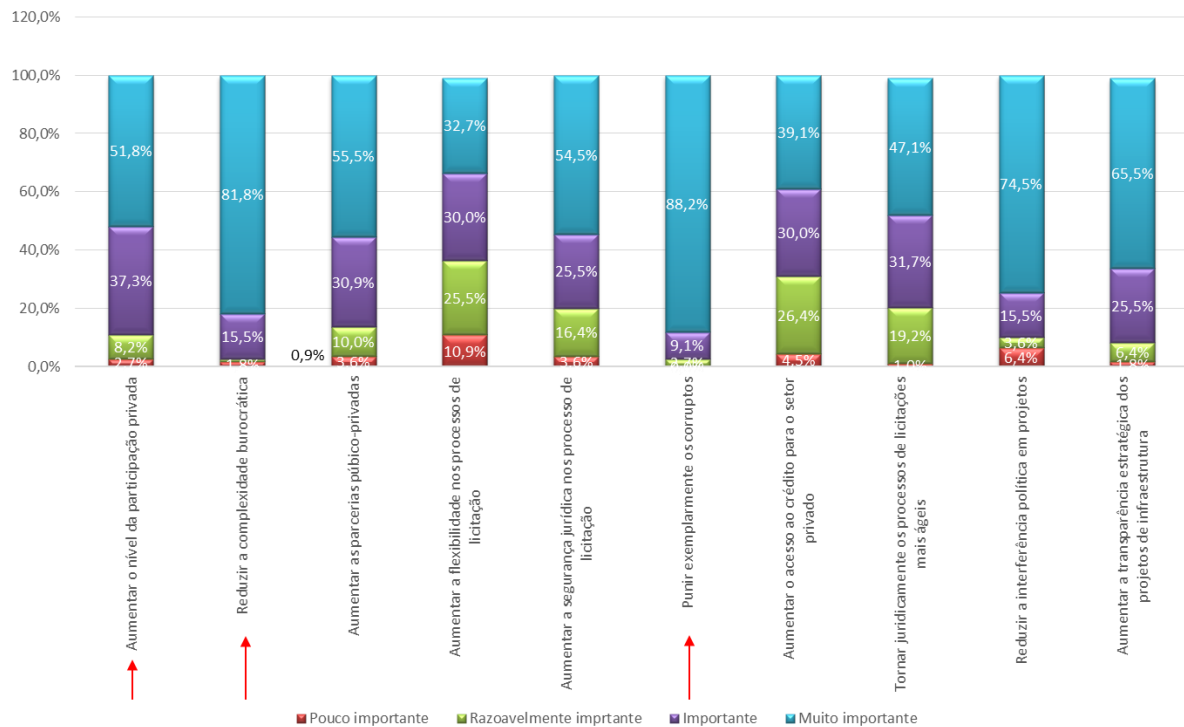
As empresas consideram o nível de serviço a maior vantagem do setor privado em relação ao setor público.

### Prioridade de investimento público em infraestrutura



A ampliação e a qualificação das malhas rodoviária e ferroviária são apontadas como prioridades no investimento público para infraestrutura.

## Propostas para que os projetos de infraestrutura no Brasil ganhem eficiência



O combate à corrupção, bem como a redução da burocracia por meio do aumento da participação privada são os itens apontados como os mais relevantes para que se alcance um melhor nível da infraestrutura.

## 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 os serviços logísticos para outros operadores. Ademais, essas empresas também têm trabalhado com operações FOB em substituição ao CIF. Em termos de eficiência logística, as empresas não transferem responsabilidades e custos logísticos para os clientes (eficiência logística externa). Para elas, o principal determinante de aumento de custos logísticos é a infraestrutura precária. A precariedade da malha ferroviária do Brasil foi insistentemente apontada como um grande gargalo para o desenvolvimento do País. Não obstante, quando o assunto é competitividade, volta à tona a questão da infraestrutura.
- A pesquisa demonstra o descrédito do empresariado brasileiro com a capacidade do setor público na gestão da infraestrutura brasileira. 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 infraestruturais do Brasil.