

Seminario Internacional 
de Management Logístico

10 de Mayo de 2011, Hotel Sheraton Buenos Aires.



Competitividad
**Logística en el Mercosur:
O mejoramos o perdemos mercado**

LIC. GUSTAVO SEGRÉ

*CEO de Center Group, empresa con sede
en Brasil, Argentina, USA, España y México,
y Profesor de Logística Internacional
en la Universidad Paulista.*

Logística en el Mercosur

O mejoramos o perdemos mercado

Gustavo Segre

Center Group Int.

10 de mayo de 2011

Actualidad:

1. Mercosur con 20 años de edad
2. Grandes diferencias estructurales entre los dos principales socios
 - 2.1. **Políticas de estado x Políticas de Gobierno**
 - 2.2. **Crecimiento ordenado x Alto Consumo**
 - 2.3. **Control de Inflacion x Control de los que miden la inflacion.**

Como la falta de estructura logística conspira contra la competitividad

Brasil: debió mejorar su competitividad a la fuerza

Problemas internos del país

Tipo de cambio

Octubre de 2002

1 U\$S = R\$ 3,96

Abril de 2011

1 U\$S = R\$ 1,57

- 60,5%

Inflación:

2003	8,69 %
2004	12,42 %
2005	1,20 %
2006	3,84 %
2007	7,74 %
2008	9,80 %
2009	- 1,71 %
2010	11,32 %
2011 (enero – marzo)	2,42 %

Sueldos y Cargas Sociales

Aumento del 73% en dólares en los últimos 5 años

Elevadísimas cargas sociales

Hora hombre (industria) en:

India	U\$S 0,58
China	U\$S 1,92
México	U\$S 2,92
Brasil	U\$S 5,95

Infraestructura e logística

- **95% de las exportaciones brasileñas son por vía Marítima**
- **Falta de estructura en general genera problemas de competitividad para los productos brasileños.**
- **Una mejora en infraestructura, ayudaría a recuperar la pérdida de competitividad por los otros factores**
- **Brasil invierte “apenas” del 2% del PIB**
- **El costo logístico de Brasil está en el 12% contra 10% del resto del mundo y 8% de USA**

Infraestructura e logística

Localmente, Brasil utiliza 61% del transporte por **via terrestre**, aumentando el costo vinculado

1965

2010

19.000 km de rutas

2.000.000 km de rutas

(estimado)

12% pavimentadas

(Rusia: 85%, China 81%, India 47%)

93% Adm. Pública

Flota promedio

15 años (esto está cambiando)

Infraestructura e logística

Ferrovias:

Llego a tener 40.000 Km de vias

Hoy tiene 29.000 Km,
(7.000 Km sin poder ser utilizadas)

Pretende llegar nuevamente a los 40.000 KM hasta 2020

Sector privatizado em 1997

Inversiones hasta 2010: R\$ 24.000 M

Aumento de carga em 86% - 470 M. de TN / año

Infraestructura e logística

Ferrovias:

Inversión (basicamente privada) por KM: U\$S 11.000

Inversion (USA) por KM: U\$S 34.000

Velocidad promedio em Brasil 25 KM/h

Velocidad promedio em USA 80 KM/h

Se redujo 40% el costo del transporte en ocho años

Problemas serios para la contratación de mano de obra

2005 – 30.000

2010 – 38.500

2011 – 43.000

Infraestructura e logística

Puertos

35 Terminales portuarias (833 millones de TN em 2010)

Previsión de crecimiento de 20% em 2011

91% concentrado em 10 terminales

86% son operados em terminales públicos

14% operados em terminales privados que operan sus propias cargas

Infraestructura e logística

Puertos

18 em el sur y Sudeste (75% de la carga)

6	Espíritu Santo
4	Rio de Janeiro
3	Santa Catarina

Volúmen de carga

ES	(Tubarão)
SP	(Santos)
Maranhao	(Itaqui)

Infraestructura e logística

Puertos

De los tres principales puertos, dos son operados por la empresa Vale do Rio Doce (Tubarão e Itaquí)

Vale, es el principal operador Logístico del Brasil
(Ferrovia – Puerto - Navios)

Por que a Vale invierte tanto ?

Valor de la TN del producto primario (30% del valor exportado - 77 % del volumen)	U\$S 276
--	----------

Valor de la TN del producto com VA (70% del valor exportado – 23% del volumen)	U\$S 6.610
---	------------

Infraestructura e logística

Puertos

Problemas que conspiran contra el aumento de la competitividad

1. Fiscales de Aduana
2. Infra-estructura de los puertos

2009 457 cancelaciones de escalas

2010 850 cancelaciones de escalas

4000 días de espera (sumando las horas)

U\$S 118,1 M de costos adicionales de Hamburg Sud

12 días promedio para um CNT dejar el terminal

BRIC - promedio de 3 días

Inversiones necesarias para cambiar la realidad

PAC: - Programa de Aceleración del Crecimiento:

Rodovias: KM 42.090

Inversión pública Recuperación 32.000 Km

Duplicación 3.214 Km

Construcción 6.876 Km

Inversion privada KM 3.247

Inversiones necesarias para cambiar la realidad

PAC: - Programa de Aceleración del Crecimiento:

Ferrovias: KM 2.518

Inversion Pública 211 Km

Inversión Privada 2.307 Km

Inversiones necesarias para cambiar la realidad

PAC: - Programa de Aceleración del Crecimiento:

Puertos 12 terminales

Hidrovias 67 Puertos

Aeropuertos 20 terminales de pasajeros

Inversiones necesarias para cambiar la realidad

Inversiones em Valores:

R\$ 503.900 millones para: **Energia eléctrica,
Puertos,
Aeroportos,
Rutas,
Hidrovias,
Saneamiento**

(U\$S 321.000 millones)

modificacion de la ley de municipalidades

Inversiones necesarias para cambiar la realidad

Algunos Proyectos

Rio de Janeiro – AÇU - LLX, brazo de logística Eike Batista

- **R\$ 3.200 millones de inversión**
- **50.000 empleados**
- **R\$ 40.000 millones con proyecto vinculado a la exportación de petróleo, minerales y autos.**
- **Ciudad proxima para 200.000 habitantes**

Inversiones necesarias para cambiar la realidad

San Pablo – Santos -: Triunfo – Complejo Multiuso

- **R\$ 1.600 millones de inversión**
- **60.000 – 70.000 CNT por año**
- **Área de 700.000 metros cuadrados**
- **Solo el 35% será para uso del proyecto**
- **Tres brazos de atraque: dos solidos y uno liquido**
- **1.200 empleados directos en la operación**

Inversiones necesarias para cambiar la realidad

Ferrovias:

- **R\$ 3.000 para aumentar la red.**
- **2010 – transporta 25% de las cargas domesticas**
- **2020 – Proyecta cargar 32%**

Inversiones necesarias para cambiar la realidad

Proyectos del Mercosur

Con Recursos de Brasil –

- **R\$ 11 millones para aumento de la capacidad de aduana DC**
- **Duplicacion de la ruta BR 282 Dionisio – Florianopolis**

Com Recursos de Argentina

- **Duplicación de la Ruta 14 de Argentina**

La importancia del Costo logístico

Premisas que deben cambiar:

- 1. Las empresas no analizan el costo logístico como principal problema para no ser competitivos.
Apenas buscan mejorar su competitividad en los costos de producción**
- 2. No es común la existencia de un gerente de Logística**
- 3. No hay mediciones de los principales indicadores logísticos:**
 - Almacenaje**
 - Transportes**
 - Movimientos internos**
 - Stocks**

La importancia del Costo logístico

Como Brasil pretende cambiar esta realidad ?

1. Cursos profesionales

(SEBRAE- Fed de Industrias – Municipalidade)

2. Universidades:

Materias focadas en la Cadena de Suprimientos

Poco foco en transporte como unidad de costo

La logística como diferencial para conseguir vender:

“Quien sabe comprar, compra Ex – Work (o FOB)”

“Quien sabe vender, vende CIF (o si es posible: DDP)”

Debemos quebrar paradigmas todos los dias !!!

Es necesario cambiar la cultura del empresario que desea vender

Donde esta el insumo ?

Donde esta el cliente ?

Costos Logísticos Vs Beneficios Logísticos

Existe una clara diferencia entre Costo e Inversión

Para transformar los problemas en oportunidades precisamos:

**Una nueva visión para “descubrir” las oportunidades
(la vaca carmelita”**

Imitar a “Paganini”

Up Date

⇒ E-mail **Center Group** : **info@centergroup.net**

⇒ e-Mailing gratuito: **Center News**

⇒ **Gustavo Segre**

gustavo @ centergroup.net

Brasil Tel (55-11) 3254.0666 # 220

Argentina Tel (011) 4375-6200

Web Site : www.centergroup.net