

Global Logistics Trends 01/2009



Logistics Trends in the International Markets

Precios del petróleo imprevisibles, crisis financiera no resuelta... ¿una amenaza para la globalización?

La fuerte fluctuación del precio del gasóleo batió todos los récords a mediados del año 2008. El precio de un barril de petróleo llegó a ascender a casi 150 \$US. En todo el mundo, los precios del gasóleo en las gasolineras ascendieron a nuevas marcas máximas. Unas semanas más tarde, en cambio, el precio del petróleo era similar al de los “viejos buenos tiempos”: 40 \$US el barril, con la consiguiente espiral de precios. Al mismo tiempo, la crisis pública financiera y bancaria hace que todos los mercados tiemblen. ¿Cómo afectan estos acontecimientos a la globalización, al flujo internacional de mercancías y a la logística? ¿Habrá un retroceso en la globalización, tal y como las señales de Harvard nos hacen creer? El Doctor Joachim Miebach, Presidente del Grupo Miebach Consulting, proporciona una respuesta diferenciada, más allá del modelo habitual explicativo,

que se resume en las líneas siguientes. Las estructuras de distribución globalizadas, las redes de distribución centralizadas y la deslocalización de la producción hacia Extremo Oriente no están esencialmente determinadas por la fluctuación del petróleo, sino por otros factores que influyen en los costos del transporte. Los embotellamientos en las rutas de transporte, especialmente aéreo y terrestre, tienden a frenar la globalización en un grado bastante superior al del incremento del precio del petróleo. Los desarrollos y mejoras en infraestructuras, así como su modernización, y la motorización de la economía, son los factores clave para recuperarse en un futuro. Sólo una recesión severa puede frenar la globalización. A raíz de un estudio realizado por el grupo Miebach Consulting en cinco países, se puede determinar que los gastos de combustible – incluso en una compa-

ración internacional – sólo representan alrededor de una cuarta parte del total de gastos de funcionamiento por kilómetro para los vehículos pesados. En caso de incrementar el precio del petróleo a 200 dólares por barril, los gastos de funcionamiento para los vehículos pesados de transporte de mercancías aumentarían un 20 por ciento. Un panorama similar se podría pronosticar para las tarifas de fletes de transporte marítimo. Éstas aumentarían en la misma proporción que los costos de transporte por carretera en caso que el precio del petróleo llegara a ese nivel. Si observamos el costo total de producción de un producto, en general el incremento de los precios de combustible sólo afecta ligeramente al “costo total de la propiedad”. Esto indica que si los costos de transporte aumentaran como consecuencia de un incremento del precio del petróleo en una escala de 5:1, no habría un cam-

(Viene de la portada)



La eficiencia de la dirección de las flotas, así como el uso de energías sostenibles y la optimización de la cadena de suministro, son factores que inciden más que el precio del petróleo.

bio de paradigmas (hasta que el precio del barril fuese de aproximadamente 200 \$US). Obviamente, esto variaría dependiendo del sector afectado. Un mayorista de fruta y verdura se vería más afectado a causa del valor relativamente bajo de sus productos. A los transportistas también les afectaría mucho más que a los fabricantes de productos electrónicos. De esta manera, si el precio del petróleo alcanzara los 200 dólares por barril, algunas profesiones e industrias sufrirían un incremento de los costos de producción de menos de un 1%, mientras que en otros podría alcanzar el 40%. Los costos de transporte son considerablemente más dependientes de factores como los impuestos nacionales, gastos de peaje o condiciones de la infraestructura. Para las empresas, las gestiones eficientes de las flotas, el uso sostenible de la energía y la optimización de las cadenas de suministro

son factores más incisivos que el precio del petróleo. En otras palabras, la globalización está más condicionada por una buena infraestructura, unos sistemas eficientes de logística, los impuestos sobre el consumo y la legislación sobre los mercados mundiales que por el precio del petróleo, que tendría que aumentar más drásticamente para ocasionar cualquier mejora en el clima mundial. Únicamente entonces podría llegarse a una reducción del transporte y a un cambio fundamental de las estructuras logísticas. En el caso de una dura recesión, un menor volumen de flujo fluiría a través de los canales de distribución, resultando en un aumento de los costos unitarios y afectando a "las economías de escala". Lo que amenaza la globalización no es un incremento del precio del petróleo, sino una crisis financiera sin resolver.

> krobisch@miebach.com

Miebach Projects and Success Stories

La internacionalidad apoya al crecimiento de Miebach



Actualmente, el Grupo Miebach Consulting emplea a 280 consultores e ingenieros y mantiene 17 oficinas en todo el mundo.

Frankfurt, Alemania. De acuerdo con el Dr. Joachim Miebach, presidente del Grupo Miebach Consulting, "la estructura internacional de nuestro grupo nos ayuda a dar servicio a empresas que actúan a nivel global. Para el año que viene, preveemos un desarrollo positivo para nuestro grupo de consultoría especializada en Supply Chain Engineering (planificación y ejecución en la cadena de suministro)", concluye. Las oficinas de Miebach que se encuentran fuera de Europa tienen una participación en los beneficios de casi un 40%. Los mercados de crecimiento son, sobre todo, las regiones de América Central y América del Sur, con oficinas en México, Chile, Argentina, Guatemala y Colombia, aparte de Brasil y América del Norte, e India, que es un caso particular en el mundo. El Grupo Miebach Consulting ofrece la mayor experiencia en ingeniería para la cadena de suministro desde 1973.

Actualmente emplea a 280 consultores e ingenieros en 17 oficinas en todo el mundo, de las cuales 6 se encuentran en América Central y América del Sur.
> www.miebach.com

En Alemania: Geberit amplía su planta principal con la planificación general de Miebach



Nuevo almacén automático

Inversión: cerca de 27 millones de euros; longitud: 92 m; anchura: 42 m; altura: 35 m; 9 pasillos, 17 niveles

Nuevo edificio de expediciones

Longitud: 162 m; anchura: 37 m; altura: 15 m; Superficie útil de la ampliación: 16.000 m²; Más de 500 m de carriles eléctricos en suspensión; hasta 400 palés transportados por hora.

El pasado mes de junio se llevó a cabo el acto oficial que dio comienzo a la ampliación de la mayor planta del Grupo Geberit, ubicada en Pfullendorf, Baden-Württemberg (Alemania), dedicada a la fabricación de sistemas sanitarios. Se prevé que el 1 de enero del 2010 el proyecto de ampliación logística empiece a funcionar. “El constante perfeccionamiento de la capacidad logística es un factor importante de éxito para Geberit”, afirmó el Dr. Michael Reinhard, miembro de la junta directiva del consorcio del Grupo Geberit. La planta de Pfullendorf ya disponía de una logística de distribución muy eficaz, pero el aumento de la capacidad de producción ha propiciado su ampliación. En este sentido, el Dr. Reinhard declaró que “actualmente, Geberit envía artículos desde Pfullendorf a clientes ubicados en más de 70 países, pero a partir de 2010 éstos serán 100. Para Alema-

nia, esto es una decisión estratégica importante”. Miebach Consulting formó parte del proyecto de Geberit desde el principio. Después de un primer contacto en el año 2006, en el año 2007 Miebach Consulting Alemania recibió el encargo del diseño, seguido de la planificación en detalle y la adjudicación. En enero de 2008, Miebach Consulting fue contratada para realizar la planificación general, incluyendo la subcontratación de los arquitectos. De acuerdo con Ralf Braun, Jefe de Logística de Geberit, “una planta de esta magnitud y dinamismo hace que el pulso de los técnicos de logística se acelere y también impresiona a los visitantes, especialmente a nuestros clientes”. Para Bernhard Stock, jefe de proyecto de Miebach: “este ambicioso proyecto de Geberit y Miebach exige toda la competencia que un planificador general debe poseer”.
> buehring@miebach.com

Supply Chain Engineering – Service Trends

Tendencias: ¿Traspaso de fábricas a Europa del Este? Argumentos contra sensaciones



Una estructura de aprovisionamiento típica para una empresa alemana dedicada a la automoción: volumen de aprovisionamiento del Oeste de Europa: 75%; volumen de aprovisionamiento del Este de Europa: 25%. Una visión temprana del perfil del proveedor previsto puede tener un impacto importante sobre la selección de futuras ubicaciones de producción.

El traspaso de plantas de producción a Europa del Este se considera una estrategia empresarial necesaria hoy en día para menguar la permanente presión que los costos ejercen sobre los márgenes – que están disminuyendo – y para entrar en nuevos mercados. Frecuentemente, en algunas empresas se toman decisiones rápidas basadas en análisis relativamente superficiales de los gastos de personal mínimos. Pero, a lo largo del tiempo, esto puede resultar erróneo. Al elegir un enclave deben tenerse en cuenta numerosos factores de influencia. Un factor crítico es marcar claramente los objetivos al inicio del análisis y, seguidamente, es necesario proceder de forma estructurada al análisis de la ubicación con base a los datos reales disponibles. *Recomendación:* Si desde el principio se aclaran premisas esenciales del proyecto en términos de productos, número de piezas y procesos,

etc. y se orienta, a continuación, a un proceder sistemático, se tendrá una buena base para la determinación la localización óptima. Aunque parezca muy costoso, la decisión de fundar nuevas plantas en Europa del Este debería llevarse a cabo usando los datos e informaciones disponibles de la mejor forma posible. Precisamente al asentarse en esa región pocas veces se puede confiar en meras sensaciones.

> rlnza@miebach.com

Nuevos servicios ... Nuevas tendencias ... Nuevos clientes



SABMiller, uno de los grupos cerveceros más importantes del mundo, encargó a la oficina ubicada en Colombia de Miebach Consulting la planificación del mantenimiento, reparaciones y operaciones y de los almacenes de envases vacíos para 11 plantas cerveceras y fábricas de malta ubicadas en aquel país. De este modo, las operaciones internacionales del Grupo Miebach vuelven a engendrar una gran promesa sinérgica. La cooperación entre SABMiller y Miebach empezó en 2006/2007 a través de las oficinas de Polonia, donde se desarrolló el proyecto denominado "Supply Chain Audit", al cual siguió una revisión de redes en España que se amplió con un estudio de redes más extenso. Si tenemos en cuenta los proyectos que se realizaron en Hungría, donde se trataba de elaborar un concepto europeo de formación logística, así como los de Suiza, la experiencia alcanza ahora hasta Bogotá.

NotiMiebach+++++
La oficina de Miebach Consulting en São Paulo, Brasil, cerró dos importantes contratos comerciales: uno con un nuevo cliente del sector de la distribución y otro con una empresa de comercio al por mayor ... Miebach Consulting Bangalore, India, planea una gran planta para Asian Paints ... La oficina de Katowice, Polonia, hizo realidad el funcionamiento de un centro de distribución para el mayorista alemán de droguería Rossmann ... La oficina de Miebach Consulting Guatemala optimiza la planificación arquitectónica de un almacén para un mayorista (300.000m²) ... Miebach Consulting Alemania está realizando una amplia estrategia Supply Chain para una compañía de tecnología internacional ... Una sociedad de correos norteamericana está cooperando con la oficina de Miebach Consulting en Miami para el diseño de diversos centros de correos ... Miebach Consulting Barcelona ultima un proyecto para Makro España (empresa perteneciente al Grupo Metro) ...

Planificación a través de simulación

Frankfurt, Alemania. Uno de los nuevos servicios desarrollado por el Grupo Miebach Consulting es el "Virtual Logistics Engineering", que permite simular algunos procesos pertenecientes a proyectos que todavía están en una fase inicial de planificación. De esta forma, los problemas en las interfaces, por ejemplo, así como sus soluciones, son detectados antes de la realización del proyecto. El servicio "Virtual Logistics Engineering" se aplica normalmente en la interfaz entre planificación y realización, convirtiendo el diseño y los procesos planeados en un modelo informático funcional que permite realizar pruebas y analizar cuestiones críticas de planificación. Para ello se representan, según requisitos individuales de cada proyecto, diferentes áreas problemáticas, así como también secuencias normales, para poder analizar los efectos secundarios de interferencias sobre el

sistema general. De esta manera, el sistema logístico cobra vida, interactuando por primera vez los componentes estáticos y lógico-temporales y pudiendo mostrarse el resultado de esta combinación mediante imágenes animadas de forma virtual. De acuerdo con Jan-Hinrich Fischer, director gerente de Miebach Consulting Alemania, "basándonos en el proceso creativo de un diseño elaborado de forma clásica, hemos mejorado notoriamente la calidad de planificación y la fiabilidad de un concepto. El aumento del nivel de integración entre los equipos de planificación y los de simulación es un elemento decisivo para el Grupo Miebach".

> koenig@miebach.com

Editorial +++++
Qué entendemos por "Supply Chain Engineering"?

Tiene en sus manos la primera edición de la nueva revista para clientes de Miebach, "Global Logistics Trends". Como su nombre indica, se trata de una herramienta de comunicación que pretende informar a los clientes del Grupo Miebach y demás público interesado sobre las tendencias internacionales y los desarrollos globales en la logística y la Supply Chain, así como comunicar las posiciones y los servicios del grupo Miebach Consulting. Global Logistics Trends quiere contarle lo que realmente es "Supply Chain Engineering" en un contexto global. ¿Hemos logrado nuestro objetivo? Nos gustaría recibir su respuesta en el e-mail: krobisch@miebach.com

Dr. Volker Krobisch,
Director Corporate Communication