

IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA NA ECONOMIA GLOBALIZADA

Cristiano Arenhardt¹

Josier Rodrigo Fernandez²

Luis H. dos S. Carvalho³

Luiz Adriano da Silva⁴

Lauri Aloisio Heckler⁵

Resumo

Dentro de um mercado competitivo e globalizado, o comércio internacional possui concorrência plena e somente os mais preparados sistemas logísticos conseguem atender as necessidades do mercado competitivo. Para um sistema logístico obter um diferencial competitivo, o mesmo precisa além de tudo apresentar uma estrutura portuária eficiente. O objetivo presente artigo é analisar a conceituação geral de comércio internacional e logística e elencar esses conceitos com uma visão geral do sistema portuário brasileiro a fim de demonstrar um histórico sobre trajetória de desenvolvimento do sistema portuário do país, elencando as potencialidades e deficiências do sistema no país. A metodologia utilizada para o desenvolvimento do presente artigo foi pesquisa bibliográfica, realizada por meio de consultas em livros, o que possibilita uma visão geral da conceituação e elencar os mesmos com a situação portuária brasileira. No desenvolvimento do trabalho percebe-se a importância da logística na economia global como diferencial competitivo, e a importância de um sistema portuário que atenda as demandas de mercado. Modificados em núcleo da

¹ Cristiano Arenhardt. Acadêmico do Curso de Administração. Faculdades Integradas Machado de Assis. cristianoa@fema.com.br

² Josier Fernandez. Acadêmico do Curso de Administração. Faculdades Integradas Machado de Assis. josierfernandez@hotmail.com

³ Luis H. dos S. Carvalho. Acadêmico do Curso de Administração. Faculdades Integradas Machado de Assis. lh.carvalho@hotmail.com

⁴ Luiz Adriano da Silva. Acadêmico do Curso de Administração. Faculdades Integradas Machado de Assis. adriano_silv35@hotmail.com

⁵ Ms. Lauri Aloisio Heckler – Professor do Curso de Administração. Faculdades Integradas Machado de Assis. lheckler@bol.com.br

cadeia logística, os portos obtiveram profundas mudanças, que englobam desde a sua organização de espaço até as relações de capital de trabalho.

Palavras-chave: logística– Comércio Internacional - Portos

Abstract

In a competitive and globalized market, international trade has full competition and only the most prepared logistics systems can meet the needs of this market. For a logistics system to get a competitive edge, it must above all provide an effective port structure. The objective of this study is to analyze the general concept of international trade and logistics and relate these concepts with an overview of the Brazilian port system in order to demonstrate a record of accomplishment on development trajectory of the port system of the country, listing their strengths and weaknesses. The methodology used for the development of this product was the bibliographical survey, conducted in consultation books, which enables an overview of the concepts, relating the same with the Brazilian port situation. In this work, we see the importance of logistics in the global economy as a competitive advantage, and the importance of a port system that meets the market demands. Modified core of the logistics chain, ports have undergone profound changes, which range from your organization space to the relations of working capital.

Keywords: Logistics - International Trade - Ports

Resumen

El presente artículo aborda la situación de Brasil en términos de la elevada carga tributaria, incidente sobre la mano de obra formal, y las acciones tomadas por el gobierno para minimizar esa situación. En base a la Ley nº 12.546 / 2011, la deshonación de la nómina es una de las acciones en que el gobierno encuadró determinados sectores de la economía para minimizar los efectos de los tributos. El objetivo principal es demostrar cómo esta ley está siendo aplicada en el mercado de trabajo, enfatizando los cambios que ocurrieron en el escrutinio del INSS patronal, y consecuentemente como la economía está reaccionando a esta acción. En el presente

trabajo se analizaron los resultados obtenidos. El salario de los trabajadores y hacer nuevas contrataciones, además de beneficiar al trabajador al garantizar su seguridad.

Palabras clave: Tributos, Desoneración, Reforma Tributaria.

Introdução

Frente a um mercado competitivo e globalizado, o comércio internacional apresenta uma concorrência altíssima e somente os melhores e mais bem estruturados processos logísticos se mantêm dentro do mercado. A logística internacional é uma ferramenta essencial e pode ser utilizada como diferencial competitivo dentro deste mercado. Desta forma qualquer nação necessita desenvolver uma forte estrutura para estabelecer um processo logístico eficaz para atender a demanda de seus clientes e conseguir desenvolver um processo logístico dinâmico e eficiente.

O Brasil possui um sistema logístico de certa forma eficaz, com portos localizados em pontos estratégicos de escoamento, porém se comparado os portos brasileiros a alguns portos internacionais de países desenvolvidos, verificasse que o sistema portuário brasileiro é deficitário em algumas áreas.

O objetivo geral do presente artigo é analisar a conceituação geral de comércio internacional e logística e elencar esses conceitos com uma visão geral do sistema portuário brasileiro a fim de demonstrar um histórico sobre trajetória de desenvolvimento do sistema portuário do país. Destacando desta maneira a necessidade da criação de políticas de investimento em infraestrutura para os portos do Brasil. Visando melhor a qualidade dos serviços prestados e desenvolvendo um diferencial competitivo dentro do processo logístico no cenário comercial internacional.

A metodologia utilizada para o desenvolvimento do presente estudo engloba pesquisa bibliográfica, onde se utilizou como ponto de referência obras de autores como Samir Keedi, Guidolin, Campos, Pozo, Gonçalves, Moiné e Vidal, Veltz e também Castilho. Estes autores apresentam uma conceituação geral de comércio internacional e logística e apresentam um panorama geral do sistema portuário brasileiro.

Primeiramente o presente artigo aborda ao tema comércio internacional, suas definições e os fatores que influenciaram o desenvolvimento do mesmo, logo em seguida, faz uma apresentação da temática logística, sua conceituação e eventual importância. Logo na seqüência faz referência sobre a visão geral do sistema portuário brasileiro, história e seu funcionamento e detalhamento e para finalizar a conclusão.

Comércio exterior e logística

O comércio exterior é responsável pela troca e circulação de mercadorias e serviços no planeta. Na visão de Samir Keedi, à atividade de comércio exterior inicia-se devido à necessidade de se adquirir produtos que não eram cultivados em certas áreas. A mesmo faz referencia a compra, a venda, a troca, a circulação e a distribuição de bens e serviços, e também a circulação de capitais e de mão de obra entre países e continentes de todo o planeta (Samir Keedi, 2011).

Desta forma o comercio internacional originou-se na Antiguidade, segundo Guidolin, o Comercio Internacional visava naquela mesma época: “[...] à obtenção de alimentos, quando necessário, e de artigos de luxo para uso das classes privilegiadas. Essas condições do comercio continuaram até o final da Idade Média.” (Guidolin, 1991 p. 22).

Mesmo visando somente à obtenção de alimentos e artigos de luxo, o desenvolvimento originou- se forma sucinta, nesse ramo de atividade de acordo com Samir Keedi inserem-se todos os países, através dos governos, das organizações, associações, instituição bancaria indivíduos ou de qualquer forma em que se possa empregá-la e praticá-la, representando expressivo ou insignificante grau de importância dentro do contexto econômico de um país (Samir Keedi, 2011).

O comércio Internacional sofreu no seu desenvolvimento constante influencia de outras áreas e ramos de atividades, nesta linha de pensamento Guidolin argumenta que o desenvolvimento do comércio exterior obteve seu desenvolvimento após a revolução Industrial:

Até o século XIX, durou o Liberalismo. Em fins do século XVIII, desenhavas se a Revolução Industrial, caracterizada por uma série de invenções paraaplicação na indústria, fase esta identificada como atualidade. Novas técnicassurgiram. A partir daí, concluímos que o comercio internacional

desenvolveu-se juntamente com o progresso econômico mundial.[...] As mudanças que se processam atualmente no comércio mundial nos mostram que estamos entrando em uma época de integração e complementação industrial de bens e serviços, onde os países mais ricos do mundo estão reservando para si as faixas nobres de produção onde o uso de tecnologia de ponta é total.(Guidolin, 1991 p. 23).

O comércio exterior de sofrer influência de da Revolução Industrial e da tecnologia, mas também influencia países, organizações e indivíduos envolvidos direta ou indiretamente no processo. Conforme Samir Keedi o mesmo pode se apresentar como um diferencial competitivo de pequena ou grande expressão entre os países de todo o globo, quanto maior a integração entre os indivíduos, maiores serão os benefícios adquiridos para todos os envolvidos no processo (Samir Keedi, 2011).

Analisando a situação dos envolvidos no processo, Guidolin salienta a situação dos países que encabeçaram o desenvolvimento do comércio exterior na época:

Tais países, por outra parte, gastam somas fabulosas em novas pesquisas e desenvolvimento de materiais, produtos, processos e formação de técnicos, que colocam seus talentos a serviço da Ciência; com isso assumiram a vanguarda em quase todos os campos. Resta aos demais países o papel de fornecedores de bens e serviços secundários. [...] O agravamento da situação financeira dos países endividados, com certeza deverá provocar mudanças de comportamento, sem, contudo liberá-los dos compromissos que afetam suas economias e, por consequência, seu comércio com o resto do mundo.(Guidolin, 1991 p. 24).

Conforme a contextualização dos autores anteriormente citados, o comércio internacional iniciou seu desenvolvimento desde a Idade Antiga, devido à necessidade de busca de suprimentos não existentes em certas regiões, fez com que os indivíduos começassem a buscar estes suprimentos em outras regiões do globo. Com o passar dos anos e aumento das demandas e o desenvolvimento de novas tecnologias e o início da Revolução Industrial, as configurações do Comércio Internacional sofrerão alterações e se adaptaram as novas demandas de mercado e evoluíram consideravelmente comparadas as épocas da Idade Antiga, Média, Moderna e Contemporânea.

Dentro de um mercado globalizado e competitivo, a logística é ferramenta essencial para o desenvolvimento de uma nação, de um país, a logística possui papel

fundamental no desenvolvimento do comércio internacional, segundo a visão de Ballou:

A logística tem importância numa escala global. Na economia mundial os sistemas logísticos eficientes formam bases para o comércio e a manutenção de um alto padrão de vida de países desenvolvidos. Os países assim como as populações que o ocupam, não igualmente produtivos. Assim muitas vezes certa região detém uma vantagem sobre as demais no que diz respeito a alguma especialidade produtiva (Ballou, 1993 p. 19).

Dentro da logística existe um campo para trabalho e desenvolvimento de diversas atividades desta forma conforme Ballou, a logística internacional tornou-se uma ferramenta indispensável para o desenvolvimento do comércio internacional e das nações que neste estão inseridas, transformando-se de ferramenta operacional a vantagem competitiva e estratégica dentro do processo de negociação mundial (Ballou, 1993).

Segundo Gonçalves a logística internacional propicia o desenvolvimento de diversas estratégias, como a redução de gastos e custos e aumenta o dos serviços prestados ao cliente, melhorando qualidade, e desta forma conquistando um nível maior de credibilidade e confiabilidade ao seu cliente final, possuindo uma vantagem competitiva e estratégica em relação a sua concorrência. As organizações precisam obter uma visão sistêmica de todo o processo logístico, desta forma pode elencar seus pontos fortes e fracos, trabalhando para continuar com suas potencialidades e trabalhando mais forte ainda em suas em fraquezas. Uma nação ou organização necessita conhecer seu processo logístico, para desenvolver processos, procedimentos e estratégias para acompanhar um mercado em constante oscilação, mesmo que para isso precise fazer uma reformulação em seu quadro de colaboradores e contratar especialistas na área (Gonçalves, 2013).

A logística com o passar dos anos passou da mera atividade de transporte na antiguidade para um processo complexo e detalhado de importância mundial pelo transporte, estocagem e distribuição da cadeia de suprimento mundial. Conforme Pozo, o desenvolvimento do comércio internacional foi graças ao rápido sistema de transporte. O autor ainda ressalta a importância do transporte multimodal, aquele que utiliza-se de diversos modelos de transporte, dos quais podem ser citados, o ferroviário, rodoviário, aeroviário, dutoviário e hidroviário (Pozo, 2008).

Conforme a problemática apresenta pelos autores anteriormente citados o processo logístico compreende a estocagem, distribuição, maximizar os potenciais do ciclo logístico. A logística internacional é uma ferramenta essencial para o desenvolvimento de nações e organizações. Desta forma a logística apresenta-se como uma vantagem competitiva e estratégica para qualquer entidade que souber se utilizar dela da forma mais eficiente e eficaz possível.

Visão geral do sistema portuário brasileiro

Na visão de Monié e Vidal, o Brasil obteve seu desenvolvimento portuário ao longo seus sucessivos ciclos econômicos, principalmente na época do ciclo cafeeiro na região sudeste e também durante o ciclo da borracha na região norte do país. Pode citar-se como parte deste processo evolutivo, certas medidas de modernização na área dos portos tomada pelo governo da época, como por exemplo, a abertura ao capital estrangeiro na tentativa de atrair novos investimentos para acelerar o processo de modernização do sistema portuário brasileiro. Nesta época o sistema portuário representava a extensão final do ciclo produtivo do país. Mesmo havendo investimentos em infra-estrutura e modernização na área portuária o que faltou foi um maior acompanhamento do governo em relação aos recursos investidos e da forma que foram investidos, o que não garantiu a total eficácia e eficiência no desenvolvimento dos portos do nosso país (Monié; Vidal, 2006).

Se por um lado na época anteriormente citada faltou um maior acompanhamento dos governantes em relação aos recursos investidos na área portuária, por outro lado segundo Becker e Egler com o passar das décadas o governo começou a repensar e reformular as políticas, os planejamentos e os investimentos e de que forma esses deverão ser investidos para melhorar o departamento portuário do país. Devido à má alocação dos recursos na área infra-estrutura portuária ingressou em um processo de declínio, o mesmo declínio está ligado também a diminuição dos índices de exportações cafeeiras. Obteve um índice de desenvolvimento relativo novamente quando a Revolução Industrial começou a se desenvolver no país, o que possibilitou com a industrialização o surgimento de novos pólos industriais e por consequência novos portos para fazer o escoamento de toda essa produção. (Becker; Egler, 1998).

Os portos possuem ligação com o comércio internacional, exportações, tudo isso possui ligação direta com a globalização, para Monié e Vidal o processo de globalização é evidenciado com o aumento contante nas transações comerciais de compra, venda e troca de bens e serviços em todo o globo terrestre (Monié; Vidal, 2006).

Para Veltz no final dos anos noventa o processo de globalização e modernização apresentou a implantação do container, o que possibilitou a transformação do sistema portuário mundial, inclusive do brasileiro, possibilitando a todo o sistema a entrada em uma rede de transporte logística cada vez mais competitiva (Veltz, 1999).

Já no Brasil, segundo Becker e Egler os governantes realizaram a abertura comercial, na tentativa de tornar o país mais competitivo em relação à economia global. O processo de abertura comercial alterou o foco das políticas, voltando à base econômica do país para a inserção no processo de globalização mundial (Becker; Egler, 1998).

Esse processo de inserção fez-se necessário segundo Veltz, devido à atuação de organizações globais e suas estratégias, buscando novos mercados. O Brasil busca a integração ao espaço econômico do globo e ao fluxo de mercadorias que interligam as trocas comerciais (Veltz, 1999).

Veltz ainda destaca que o processo de reestruturação produtiva é marcado pelo processo de terceirização. As novas tecnologias na área de comunicação e informação buscam uma maior fluidez nas trocas comerciais internacionais, procurando a eliminação de barreiras entre nações, possibilitando maior integração entre as redes logísticas e produtivas (Veltz, 1999).

No Brasil essa busca confronta-se conforme Monié e Vidal, com os gargalos portuários. Resultado disso é atraso do país em relação aos termos operacionais e burocráticos, o grau de precariedade e lentidão dos serviços somado a baixos níveis de segurança, com baixo nível de segurança. Outros aspectos que influenciam são a presença de órgãos federais para liberação, o que muitas vezes gera maiores atrasos. Devido a isso o sistema portuário brasileiro possui grandes dificuldades para ingressar de forma mais competitiva no espaço mundial. Desta forma a Portobrás, entidade que possui responsabilidade pelo sistema, está recebendo críticas cada vez maiores,

devido a sua incapacidade de fazer a correta articulação das políticas do setor em longo prazo, a mesma entidade foi extinta em 1990 e a administração a para o ministério dos transportes (Monié; Vidal, 2006).

Para Castilhos, mesmo buscando novas rotas para o escoamento da produção, como por exemplo, na área de commodities, no caso da soja, os portos brasileiros *ainda* mantiveram as mesmas configurações em relação às posições das altas hierárquicas no quadro brasileiro, como neste cenário podem ser mencionados os portos de Rio Grande, Santos e Paranaguá. Na região sul e sudeste do Brasil, estes portos mantêm a maior parte da movimentação de produtos industrializados em relação à movimentação de contêiner (Castilho, 2007).

Conforme a contextualização dos autores citados anteriormente, o sistema portuário brasileiro obteve um desenvolvimento aos longos dos sucessivos momentos econômicos do país. Os recursos investimentos de forma incorreta não obtiveram o resultado esperado de eficiência e eficácia. Desta forma percebe - se a necessidade de um melhor acompanhamento dos recursos investidos. Na tentativa de melhor o nível de competitividade e melhorar os índices de investimento na área o governo promoveu a abertura da economia.

Apesar de novos os esforços o sistema portuário do país ainda possui algumas dificuldades. A atividade portuária do país se alocada na região sul e sudeste, como exemplo nos Portos de Santos, Rio Grande e Paranaguá. Assim o país precisa desenvolver políticas de infraestrutura para melhorar o sistema portuário já existente e desenvolver novos pontos estratégicos de coleta e recebimento de matérias, visto que muitas organizações deixam de instalar em nosso país devido à falta de infraestrutura principalmente para o escoamento da produção industrial.

Conclusão

Nos primórdios o comércio internacional surgiu com a necessidade do desenvolvimento das trocas comerciais entre os países da época, este período foi marcado pelo período das grandes navegações. Obteve um desenvolvimento maior no período pós-guerra e também com a revolução industrial com a chegada de novas tecnologias. Mudou sua visão sistêmica e começou analisar o todo de forma diferente e rever seu planejamento.

Com o surgimento do comércio internacional e desencadeamento do processo de globalização, a logística começou a desempenhar papel fundamental no desenvolvimento de organizações, nações e processos produtivos mundiais. A logística é uma ferramenta de gestão estratégica e se utilizada de forma correta e eficaz é capaz de proporcionar um diferencial competitivo a qualquer organização.

Dentro do processo de logística internacional, os modais de transporte desempenham papel primordial para o escoamento de mercadorias, bens e serviços. Dentro dos modais de transporte mais importantes está o modelo hidroviário. No Brasil transporte aeroviário é um modal muito utilizado, nosso sistema de portos apresenta uma deficiência imprescindível. Possui alguns portos localizados em pontos estratégicos do país, porém apresentam uma infraestrutura precária se comparada a portos internacionais.

Desta forma analisou-se através da elaboração deste estudo a importância do processo de globalização para o desenvolvimento do comércio internacional, dentro deste comércio, o papel desempenhado pela logística como ferramenta de gestão, porém no Brasil evidenciou-se que apesar de possuímos portos localizados em pontos estratégicos, a necessidade de investimento em infraestrutura para melhorar o processo logístico do país, para desta maneira o mesmo tornar-se mais competitivo no comércio internacional possuindo um processo logístico mais eficiente e eficaz para atender as necessidades dos clientes internacionais.

Utilizando da ferramenta de logística internacional como um diferencial estratégico e competitivo atraindo para o nosso território um número maior de investidores e empresas que neste território queiram investir.

Para sugestão de estudos futuros nas áreas de comércio internacional, logística e sistema portuário e outras áreas fim, pode-se mencionar a importância de realizarem-se estudos similares como este nas áreas de ferroviária, hidroviária, dutoviária e rodoviária. Para finalizar quer-se destacar o objetivo do desenvolvimento de trabalho, afim dos governantes desenvolverem políticas e procedimentos para o melhoramento do sistema portuário brasileiro.

Referencias

- Ballou, R. H. (1993). Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas
- Becker, B & Egler, C. (1998) Brasil uma nova potência regional na economia-mundo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Castillo, R. A. (2007) Logística e consolidação de fronteiras agrícolas no território brasileiro. In: XI Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2007, Bogotá. *Anais do XI Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Bogotá, Colômbia: Universidad Nacional de Colombia.
- Gonçalves, P. S. (2013) Administração de Materiais 7. Ed. Rio de Janeiro: Elsevier.
- Guidolin, B. (1991) Economia e comércio internacional ao alcance de todos. São Paulo: Aduaneiras.
- Monié, F. & Vidal, S. M do S. C. (2006) Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *Revista de Administração Pública*. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, Vol. 40 (6): pp.975-995, Nov./Dez.
- Pozo, H. (2008) Administração de recursos materiais e patrimoniais: uma abordagem logística. 5. Ed. São Paulo: Atlas.
- Veltz, P. (1999) Mundialización, ciudades y territorios. Ariel: Barcelona.