

LOGÍSTICA INTERNACIONAL: DO LOCAL AO GLOBAL

Charlene Bitencourt Soster Luz, Unilasalle, charlenebs@gmail.com
Louise de Quadros da Silva, Unilasalle, hildegard.jung@unilasalle.edu.br

RESUMO

A logística, apesar de existir em todas as instituições, é um termo ainda em desenvolvimento, principalmente, quando nos referimos a bens e serviços, em especial no âmbito internacional. Desse modo, nosso objetivo visa apresentar fatores e barreiras a serem considerados na logística internacional. Para isso, realizamos uma pesquisa bibliográfica a fim de conceituar termos e apresentar dados que corroboram com nosso propósito. Assim, compreendemos que a logística tem um conceito amplo que abarca o fluxo de bens e serviços, inclusive no cenário global. Então, a logística internacional possui o papel de manter os produtos circulando entre os países, o que contribui para a economia. Destacamos que existe a conexão entre fatores locais e globais, o que se denomina glocal. Contudo, existem barreiras tarifárias e não-tarifárias a serem consideradas quando a empresa opta pela atuação internacional.

Palavras chave: Logística; Internacionalização; Glocal.

1 INTRODUÇÃO

A logística está presente no cotidiano de pessoas e empresas, pois trata do fluxo de produtos e informações. No cenário global, a logística internacional possui esse papel para o desenvolvimento econômico. Porém, existem fatores e barreiras a serem considerados. Por isso, o objetivo desse estudo é apresentar fatores e barreiras a serem consideradas na logística internacional.

Para atender nosso objetivo, realizamos um estudo teórico de cunho qualitativo. Optamos pela pesquisa bibliográfica, pois esta, conforme Gerhardt e Silveira (2009, p. 69): “[...] fundamenta-se em fontes bibliográficas; ou seja, os dados são obtidos a partir de fontes escritas, portanto, de uma modalidade específica de documentos que são obras escritas, impressas em editoras, comercializadas em livrarias e classificadas em bibliotecas”. De acordo com Gil (2002, p. 44) “A pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos”.

Ao finalizar esta introdução, seguimos para os achados da pesquisa no tópico dois. Na sequência, apresentamos as considerações finais com nossos principais achados. Por fim, indicamos as referências bibliográficas utilizadas.

2 CONCEITOS E FASES DA LOGÍSTICA

No contexto empresarial as atividades logísticas eram consideradas secundárias, pois desde a Primeira Revolução Industrial até a Segunda Guerra Mundial o foco era a manufatura. A logística era sinônimo de transporte e armazenagem, gerando custos em cada local que o produto estivesse (NOVAES, 2015). Nesse sentido, vemos que este termo se refere a uma atividade recente que vem se aprimorando aos poucos. Em 1993 o seu conceito ainda estava indefinido e os profissionais especializados eram raríssimos. Mas, alguns autores como Ballou (1993) já escreviam sobre o assunto sugerindo o seu conceito. Para Ballou (1993, p. 24) a logística está relacionada com a distribuição física de produtos e a informação: “[...]todas

atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final [...]”.

Baseados neste conceito, entendemos que a logística abrange todo fluxo de materiais, com movimentação e armazenagem, e o fluxo de informações, com objetivo de oferecer um serviço adequado com custo aceitável. Embora, as atividades logísticas ainda estivessem restritas à movimentação, nota-se a preocupação com o cliente, pois as atividades eram realizadas para existir um nível de serviço apropriado.

Com o passar do tempo, as empresas foram se desenvolvendo e os concorrentes começaram a disputar o seu mercado. Para reduzir custos e se destacar no mercado foram agregados os valores logísticos, de lugar, tempo e qualidade e informação (NOVAES, 2001). O produto precisa estar disponível no local onde o cliente o buscar ou encomendar, sendo entregue no prazo combinado, com qualidade e as informações necessárias para acompanhar o seu fluxo. Baseando-se nesses valores há o conceito de logística dado por Novaes (2001, p. 36):

Logística é o processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e armazenagem de produtos, bem como os serviços e informações associadas, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos do consumidor.

No conceito de Novaes (2001), a logística é abordada como um processo integrado de planejar, implementar e controlar todo o fluxo de produtos, serviços e informações, de modo eficiente, com a finalidade de atender aos critérios do cliente. A logística, nessa concepção inclui o planejamento, implementação e controle em suas atividades para satisfazer as necessidades do cliente. Conforme Vitorino (2012, p. 15) “[...] a logística não se limita apenas à armazenagem e distribuição de mercadorias. Nos dias de hoje, logística significa integração com os clientes, consumidores, fabricantes, distribuidores e transportadores”.

Até chegar no atual conceito, a logística evoluiu e apresenta quatro períodos distintos, a saber: Atuação segmentada, Integração rígida, Integração flexível e Integração Estratégica (NOVAES, 2001; BONATO; SAMED, 2019). A primeira fase, denominada de atuação segmentada está compreendida no período após a Segunda Guerra Mundial. Os produtos eram fabricados em grande quantidade e tinham pouca variedade (NOVAES, 2001; BONATO; SAMED, 2019). Os estoques eram a principal atividade logística tanto para matéria-prima e componentes quanto para os produtos finais. Cada parte da cadeia de suprimentos tinha os estoques como elemento principal, com grande remessa de materiais, adquiridos, muitas vezes, por um baixo preço. As empresas se concentraram em buscar veículos de transporte com alta capacidade e baixo custo (NOVAES, 2011).

Na segunda fase, também denominada integração rígida, a produção foi diversificada com novos produtos introduzidos no mercado e variedade, com cores, modelos, tamanhos e características diferentes (NOVAES, 2001; BONATO; SAMED, 2019). Houve maximização de estoques e o início de racionalização de custos e maior eficiência, devido à elevada demanda. Fatores como a industrialização urbana e a emigração aumentaram inflacionaram as vendas. Mas, a Crise do Petróleo tornou alto o custo dos veículos dependentes desse combustível. Assim, surgiu a utilização da multimodalidade, como opção para escoar a produção, com um preço acessível. Outra inovação foi a informática no meio empresarial, agilizando processos (NOVAES, 2011).

Na terceira fase da logística, ou integração flexível, os elos da cadeia de suprimento começam a trabalhar de modo conjunto e de cumprir o objetivo de satisfazer cliente (NOVAES,

2001; BONATO; SAMED, 2019). O intercâmbio de informações de modo eletrônico possibilitou essa união. Nessa época o código de barras passou a ser usado em larga escala, havendo assim um controle mais preciso da entrada e saída de produtos no estoque e nesse momento a filosofia *just in time*, de ter estoque mínimo torna-se realidade (NOVAES, 2011).

Na quarta fase ou integração estratégica, a globalização gera alta competitividade e a logística se torna um diferencial estratégico (NOVAES, 2001; BONATO; SAMED, 2019). Torna-se comum, a extensão da cadeia de suprimentos, com fornecedores e clientes até mesmo em várias partes do mundo. O setor tecnológico se desenvolve ainda mais com maior variedade *hardware* e *software*, oportunizando a fabricação dos mais diversos produtos, de telefonia e informática, por exemplo (NOVAES, 2011).

O cliente final desencadeia todo empenho e integração na cadeia de suprimentos e a logística age gerenciando tudo isso. As necessidades anseios do cliente, conhecidos, com pesquisa de mercado, por exemplo, induzem a produção e as relações e a integração entre os elos da cadeia. O processo logístico envolve desde as matérias-primas até a disposição do produto para o consumidor final. A informação precisa estar presente em todo momento para possibilitar a integração entre os canais de distribuição, sendo os mais comuns: fabricante, centro de distribuição, atacado e varejo (NOVAES, 2001; BOWERSOX; CLOSS, 2001).

3 LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Cada país tem suas características e as empresas precisam formular estratégias logísticas específicas, combinando os modais de transporte, verificando a melhor forma de armazenagem e de estoque. Perante tantas diferenças surge o desafio: Como otimizar fluxos no contexto local e também no global? Uma alternativa de solução para esse problema é a unidade com base nos seus critérios de produção, especializar suas plantas e gerenciar seus fluxos. Mesmo assim, Dornier (2000, p. 700) afirma que deve existir uma logística centralizada para ter a responsabilidade de agrupar as aquisições de produtos, que tem demanda fragmentada pelas diversas unidades de negócios. De Sousa (2019, n.p.) “A logística internacional é o processo de planejamento, implementação, controle do fluxo e armazenamento de bens, serviços e informações relacionadas, de um pouco de origem a um ponto de consumo localizado em um país diferente.”.

Assim, o sistema global de informações torna-se indispensável para monitorar o fluxo de produtos, bem como o seu estoque. Somente com acompanhamento constante de informações pode-se precaver de possíveis erros e da falta de produtos. Desse modo pode-se redirecionar produtos de um local para outro se for detectada uma demanda acima da prevista (CHESNAIS, 1996). Produtos em falta será necessária uma alocação ou julgamento de vendas. As unidades de negócios precisam assim conhecer os estados de seus pedidos (DORNIER, 2000; CYRINO; 2001 PENIDO).

Segundo Dornier (2000) o ideal na gestão de estoques é que não existe falta nem excesso de produtos. A falta de produtos no mercado internacional pode causar graves problemas à empresa, num mercado altamente competitivo, onde até recuperar a credibilidade se perdem oportunidades de negócios. Além disso, segundo De Sousa (2019) indica quatro elementos que influenciam a logística, a saber: o mercado, a concorrência, a evolução tecnológica e a regulamentação governamental.

O sistema de logística internacional deve ser muito bem planejado e ter seus planos de contingência. No plano logístico deve-se considerar vários cenários. O tempo na alfândega, o

tempo de traslado e principalmente o trajeto a ser realizado e os possíveis problemas e soluções que possam aparecer. Assim, os gestores precisam estar atentos a esses fatos, formulando caminhos alternativos ou, quando possível, outras opções de transportes, visando sempre cumprir o lead time programado. A junção entre a logística global e a local originaram o termo "logística glocal" (DORNIER, 2000).

A eficiência da logística geograficamente integrada depende do balanço sutil entre uma abordagem global e uma local. Isso levou ao termo logística glocal. A logística internacional cuida das relações externas, mas o mercado interno não pode ser esquecido. Assim, a logística global visa atender o cliente nos diversos locais de atuação e ao manter ao mesmo tempo a harmonia global do negócio, muitas vezes dividido em micro-companhias (DORNIER, 2000).

As unidades de negócio gerenciam fluxo, manufatura, desenvolvimento, controle e vendas controlados e direcionados a organização logística global que por sua vez tem um gerente logístico. A gestão geográfica ou do país atua sob o gerente logístico local que monta a sua infraestrutura local (DORNIER, 2000). A estrutura local se adapta às exigências internacionais quando a empresa pretende exportar. Devem-se investigar quais são as regras vigentes para a exportação de determinados produtos, bem como as adaptações necessárias devido às diferenças climáticas, culturais e de hábitos do público-alvo.

Para a exportação ter maior chance de sucesso vários fatores são considerados (DORNIER, 2000). O fator tecnológico, onde ocorrem mudanças na produção local para atender as especificações estrangeiras. O fator geográfico mostra o que a empresa local tem de semelhante com os países de exportação. Quanto maior for essa semelhança, menores serão as adaptações e o esforço para ganhar essa fatia de mercado. Os concorrentes logo visualizam essa vantagem (DORNIER, 2000). O fator econômico analisa como está a situação econômica do país importador e, portanto o seu poder aquisitivo. Os fatores culturais incluem diferenças de hábitos de consumo e negociação entre os países, suas práticas comerciais, a existência ou não de restrições religiosas e a imagem do Brasil para a aceitação do produto (DORNIER, 2000).

Os fatores sócio-políticos apontam que países com acordos políticos possuem vantagens nas exportações, como isenções, reduções de tributos, agilidade. As certificações internacionais são condições impostas por algumas empresas estrangeiras para aceitar a importação. No caso da falta dessa certificação existem empresas com credibilidade internacional que auditam os produtos antes do embarque de acordo com as conformidades. A ISO é a certificação internacional mais exigida (DORNIER, 2000).

Existem três tipos de barreiras que podem ser entraves à exportação: barreiras tarifárias (tarifas de exportação e valoração aduaneira, e outras taxas), barreiras não-tarifárias (limitações quantitativas, licenciamentos, procedimentos da alfândega, políticas anti-dumping) e barreiras técnicas (normas e regulamentações). (BRASIL, 2020). Dessa forma, pode-se entender que as normas e regulamentos de um país impactam na econômica global. A globalização conecta os países e as atividades realizadas localmente podem interferir num contexto maior, ainda mais tratando-se da logística que trata do fluxo de materiais e informações que circulam nos mais variados ambientes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo desse artigo foi apresentar fatores e barreiras a serem considerados na logística internacional. Para isso, o tema esteve em torno da temática da logística e da logística internacional. Os autores mais utilizados nesse artigo foram Ballou (1993), Novaes (2001),

Dornier (2000), De Souza (2019) e Bonato (2019) que discorrem sobre o conceito de logística e seu impacto no ambiente internacional.

Os resultados da pesquisa mostram que a logística está presente nas empresas por seu conceito amplo que trata do fluxo de produtos e informações e possui histórico desenvolvido ao longo dos anos e passou por quatro fases: atuação segmentada, integração rígida, integração flexível e integração estratégica, a qual estamos vivenciando nesse momento. A partir da globalização, a logística internacional se expandiu, pois os países aumentaram as negociações e os produtos precisavam ser escoados com agilidade. Porém, para as atividades da logística internacional serem bem-sucedidas é necessário considerar o cenário global e as características locais, então surge o termo logística glocal, a união de global com local. Nessa perspectiva, devem ser considerados fatores e barreiras tarifárias e não-tarifárias, conforme a legislação e a negociação entre os países.

REFERÊNCIAS

BALLOU, Ronald. **Logística Empresarial**. São Paulo: Atlas, 1993.

BRASIL. **Barreiras comerciais**. Ministério da Economia. Disponível em: <http://www.aprendendoaexportar.gov.br/index.php/pesquisa-de-mercado/barreiras-comerciais>. Acesso em 17 jun. 2020.

BONATO, Juliana Simões; SAMED, Márcia Marcondes Altimari. **Análise da cadeia logística em uma indústria de confecção**: proposta de melhoria no nível de serviço. Trabalhos de Conclusão de Curso do DEP, 2019.

BOWERSOX, Donald; CLOSS David. **Logística Empresarial**. São Paulo: Atlas, 2001.

CYRINO, A. B.; PENIDO, E. **Benefícios, riscos e resultados do processo de internacionalização das empresas brasileiras**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

CHESNAIS, F. **A Mundialização do Capital**. Tradução Silvana Finzi Foá. São Paulo: Xamã, 1996.

DE SOUSA, José Meireles. **Logística internacional e operações globais**. Editora Senac São Paulo, 2019.

DORNIER, Philippe. **Logística e Operações Globais: textos e casos**. São Paulo: Atlas, 2000.

NOVAIS, Antônio G. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição**. Rio de Janeiro: Campus 2001.

VITORINO, Carlos Márcio. **Logística**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2012. Disponível em: <https://ucs.bv3.digitalpages.com.br/users/publications/9788564574526>. Acesso em 12 jun. 2020.