

OS ENTRAVES E O DESEMPENHO DA LOGÍSTICA DE COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRA PERANTE O MUNDO

HELLEN XAVIER DAS CHAGAS

CEETEPS

hellen.xavier@gmail.com

VALMIR ADELINO DE MOURA

Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza - CEETPS

valmirmoura@uol.com.br

GETULIO K. AKABANE

FATEC

akabane@webrazil.com.br

A nossa família pela carinhosa compreensão e apoio nesta nova empreitada. Aos colegas e co-autores deste estudo pela atenção, incentivo, e colaboração que muito contribuiu para este resultado e ao professor Dr. Getúlio Kazue Akabane pela orientação norteadora e embasamento técnico que muito contribuiu para este estudo

Área temática: Operações - **Tema:** 2 - Logística e Cadeia de Suprimentos

OS ENTRAVES E O DESEMPENHO DA LOGÍSTICA DE COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRA PERANTE O MUNDO

Resumo

Com a competitividade cada vez maior no comércio mundial, intensificada pela globalização e avanços tecnológicos, onde um único produto enfrenta diversos similares mais baratos de diferentes pontos do mundo, a logística vem ganhando cada vez mais importância e deixando de ser um mero diferencial competitivo tornando-se ponto crucial a ser estudado e otimizado para sobreviver neste mercado. Este estudo visa, portanto, por meio de uma pesquisa bibliográfica, analisar o desempenho da logística de comércio exterior brasileira perante o mundo e identificar os entraves mais críticos que prejudicam a competitividade brasileira. Os resultados traçam um panorama geral do desempenho brasileiro no cenário mundial e destaca os principais pontos a serem aprimorados.

Palavras-chave: Desempenho logístico brasileiro; Entraves; Comércio exterior

Abstract

With the increasing competitiveness in world trade, intensified by globalization and technological advances, where a single product faces several similar cheaper in different parts of the world, logistics is gaining increasing importance and ceasing to be a mere competitive differential turning it if crucial point to be studied and optimized to survive in this market. This study therefore aims, for through a literature search, analyze the performance of the Brazilian foreign trade logistics in the world and identify the most critical barriers that hinder Brazilian competitiveness. The obtained results outline an overview of Brazil's performance in the world stage and highlights the main points to be improved.

Keywords: Logistic Performance Index; Obstacle; Foreign Trade

1. Introdução

A competitividade tem se demonstrado cada vez maior no segmento de comércio exterior, estimulada e intensificada pelos efeitos da globalização e pelos constantes e freqüentes avanços tecnológicos, onde um único produto pode enfrentar diversos concorrentes e similares mais baratos em diversos pontos do mundo.

Pires (2007) corrobora esta afirmação ao falar e enfatizar o fato de que: “Com o processo de globalização que marcou o Brasil desde o início da abertura econômica iniciada bruscamente em 1990, muitos setores industriais do país passaram a se defrontar com a realidade da competição em uma escala global”.

A segunda metade da década de 1990 foi marcada por grande instabilidade mundial, pois, o sistema financeiro global atravessou crises em sequência nos mercados emergentes o que gerou certa desordem na economia brasileira por coincidir com a fase de implantação do Plano Real, desafiando a política monetária de controle da inflação, resultando assim em mais alguns anos para conquista da estabilidade econômica. Apesar de não ter sido um processo fácil, essa abertura se mostrou indispensável para a modernização econômica e o incentivo da competitividade das empresas nacionais.

Pires (2007) reafirma isso argumentar que: “Em tese não interessa muito mais onde você produz nem sob qual realidade isso é feito. O que interessa de fato é como se atende com produtos e/ou serviços a um mercado com um conjunto crescente de exigências”.

Deste modo percebe-se que o nível de qualidade exigido pelo consumidor global, atingiu altos graus de exigência e padrão à altura do impacto da globalização, para que o produto pudesse ser considerado “bom” para concorrer no mercado externo.

O cenário dinâmico do comércio exterior faz com que as empresas importadoras e exportadoras do país tenham que buscar diferencial competitivo que as faça ganhar em produtividade, lucratividade e nível de serviço a seus clientes.

Assim, as empresas passam a tentar identificar dentro de seus processos produtivos, desde a abertura do pedido até a entrega ao cliente final, quais as atividades que mais e menos agregam ou subtraem valor em sua cadeia e após essa identificação, as empresas procuram eliminar tudo aquilo que pode onerar ou atrasar o processo.

Faz-se necessário, portanto, o estudo de meios para que a atuação das indústrias brasileiras, que dependem de mercadorias vindas do exterior e para ele as destinam, seja eficaz utilizando-se, por exemplo, de artifícios que colaborem para redução de custos ou que possibilitem prazos mais atrativos de atendimento da demanda por meio da eficiência logística nas liberações de suas cargas, seja para importação ou exportação.

Segundo Chopra e Meindl, (2006) “O termo cadeia de suprimento representa produtos ou suprimentos que se deslocam ao longo da seguinte cadeia: fornecedores, fabricantes, distribuidores, lojistas e clientes” e hoje a cadeia de suprimentos não está presa a territórios.

A Cadeia de suprimentos hoje é global, pois os fornecedores, fabricantes, distribuidores e demais participantes podem estar em diferentes países se relacionando a todo tempo.

No que tange o processo produtivo, atualmente, cada vez mais organizações, principalmente as industriais, se utilizam da aplicação da filosofia *just in time*¹, portanto, aparentemente, pode-se afirmar que dificilmente haverá gargalos significativos que atrasem o processo em âmbito interno. Resta então, buscar soluções que possibilitem a maximização dos lucros ou minimização do custo de produção em âmbito externo, por exemplo, com renegociação junto a fornecedores a fim de aumentar a economia de escala ou postergar os prazos de pagamento.

¹*Just in time* pode ser entendido como uma filosofia japonesa que em resumo visa disponibilizar o produto ao cliente no tempo, qualidade e quantidade solicitados, produzindo conforme a demanda no menor estoque possível, poupando espaço e recursos, entre outros objetivos

Para a tomada de decisão pelos gestores é importante analisar e comparar o desempenho da empresa perante empresas do mesmo ramo, e conforme Biazzi (2006) é necessário definir, medir e monitorar indicadores para melhorar o desempenho competitivo. A escolha de quais indicadores devem ser medidos e monitorados deve estar ligada às decisões da estratégia competitiva da empresa e de seus Fatores Críticos de Sucesso (FCS's) para em seguida identificar as variáveis que devem ser mensuradas e, se possível, aperfeiçoadas.

Quando ações como a adoção do *Just in time* e demais ferramentas de logística não surtem os resultados esperados e os indicadores de desempenho continuam a demonstrar altos índices de custos ou atrasos, estendendo o *lead time*² médio nas liberações de carga, as empresas passam a se questionar se o problema estaria mesmo no gerenciamento de sua cadeia de suprimentos ou se talvez o problema esteja “lá fora” onde sua gerência não pode agir, ou seja, nos fatores externos que se apresentam como as barreiras do comércio exterior e os gargalos logísticos³ brasileiros, dois fatores significativos e críticos para o desempenho logístico da economia nacional.

Coelho (2010) fecha este pensamento ao afirmar que o desempenho logístico não depende somente de custos e de tempo, mas também confiabilidade e previsibilidade das cadeias de suprimentos. Em cadeias sem estes dois elementos, por exemplo, há necessidade de maiores estoques de segurança para evitar rupturas das operações, aumentando os custos globais. Portanto, para aprimorar este desempenho é preciso vencer as barreiras do comércio exterior.

As barreiras do comércio exterior, comumente conhecidas como barreiras comerciais referem-se às normas, procedimentos e demais medidas que visam dificultar ou restringir o comércio entre os países, e muitas vezes são utilizadas com fins de protecionismo da indústria nacional. Os demais tipos e detalhes sobre as barreiras comerciais são explorados no referencial teórico. Como se não bastassem todos estes obstáculos, o Brasil ainda ganha mais um destaque neste cenário, com seus famosos gargalos logísticos, dentre os quais podem-se destacar, conforme a opinião vários autores da área (que serão retratados no referencial teórico): a péssima matriz de transporte brasileira na qual prevalece o transporte rodoviário; os muitos problemas de infraestrutura logística e as vias de acesso ao porto; o excesso de burocracia; a alta carga tributária, entre outros gargalos que “estrangulam” quaisquer tipos de planejamento logístico.

2. Problema de Pesquisa e Objetivo

Os exemplos citados até agora visam apenas introduzir o leitor nos assuntos a serem aprofundados e já demonstram que os entraves da logística brasileira de comércio exterior não são poucos. No entanto, com o potencial brasileiro de inovação, a capacidade de produção, os recursos naturais disponíveis e uma administração baseada num bom planejamento é possível acreditar em melhorias.

Porém, para realizar uma boa administração é necessário conhecer exatamente os pontos que precisam ser melhorados e para saber o que precisa ser feito é preciso de três coisas: 1) conhecer os fatores que mais influenciam no desempenho logístico; 2) mensurar o desempenho brasileiro, pois como já dizia Drucker (1998): “Não se administra o que não se mede”, e; 3) realizar um *benchmarking* comparando o desempenho nacional com o internacional para que se possa adotar as melhores práticas mundiais.

Para atingir esses objetivos este artigo se baseou num renomado estudo internacional que traz a tona um denso relatório comparativo entre o desempenho logístico de 160 países. Trata-se

² *Lead Time* é uma expressão em inglês que, a grosso modo, pode ser entendida como o tempo decorrido entre o início e o fim de um processo

³ Conforme Chase et al., (1995) Gargalo é uma designação do componente que limita o desempenho ou a capacidade de todo um sistema, que se diz ter um estrangulamento. Trata-se de uma analogia ao gargalo de uma garrafa, onde velocidade de saída do líquido é limitada pelo tamanho do gargalo.

do LPI: *Logistic Performance Index* (em português: Índice de Desempenho Logístico), que analisa 6 diferentes aspectos que influenciam no desempenho logístico dos países. Estes seis indicadores são baseados em duas categorias principais importantes. São elas:

- **Áreas de regulamentos de política**, indicando principais insumos para a cadeia de abastecimento, contendo 3 indicadores: Desempenho da alfândega (eficiência desembaraço aduaneiro), Qualidade da infra-estrutura nacional e Qualidade de serviços de logística interna
- **Resultados de desempenho na entrega**, sendo os outros 3 indicadores: Pontualidade das operações, Competitividade dos preços dos embarques internacionais, e facilidade de monitoramento e rastreamento.

A cada um destes indicadores é atribuído um peso e para estabelecer o resultado final o Banco Mundial utiliza técnicas estatísticas padrão para agregar os dados em um único indicador.

Conforme Jeffrey Lewis, diretor de Política Econômica, Dívida e Departamento do Comércio do Banco Mundial “o LPI é uma ferramenta concreta para sensibilizar e estimular melhorias. Isso nos permite avaliar restrições por meio de um amplo conjunto de países.”

Para se ter uma idéia do desempenho brasileiro, conforme o relatório LPI de 2014, dentre 160 países o Brasil ocupou o 65º lugar no desempenho geral, atrás, por exemplo, de países como El Salvador, Sérvia, Omã e Vietnã. Nos indicadores em separado seu melhor resultado foi 50º no indicador da qualidade dos serviços logísticos internos e o pior e vergonhoso resultado foi no indicador de Eficiência do desembaraço aduaneiro no qual o Brasil ficou em 94º lugar!

Com base nesses preocupantes resultados deste relatório, este estudo irá abordar no referencial teórico os principais entraves que influenciam no desempenho logístico, trazendo os dados mais importantes do relatório e realizar análise e discussão do desempenho brasileiro perante outros países com desempenho superior para tentar suscitar na sociedade e principalmente nas autoridades políticas atenção às áreas que carecem de planejamento e melhoria emergencial para tentar otimizar o desempenho brasileiro melhorando a posição do país no próximo relatório.

3. Fundamentação teórica

Devido a posição ocupada pelo Brasil no LPI 2014, nota-se a necessidade em se identificar todos os indicadores apontados no referido relatório e estudar os fatores que podem representar barreiras e/ou gargalos logísticos numa operação de comércio exterior.

Este estudo visa levantar um diagnóstico real e mensurável das necessidades mais latentes de aperfeiçoamento ou medidas para minimização dos efeitos destes problemas por meio da utilização das ferramentas mais eficientes de logística e na observação e comparação do desempenho brasileiro com o desempenho bem sucedido de outros países.

O relatório LPI é um estudo elaborado pelo *World Bank Group* (Grupo Banco Mundial) desde 2007 e o grupo tem tentado estabelecer a frequência de emissão de um LPI a cada dois anos. Em 2007 o estudo foi realizado com 150 países e em 2010 e 2012 a pesquisa foi feita com 155, porém, no último relatório (2014) o grupo conseguiu acrescentar mais 5 chegando a 160 países estudados.

Os dados que compõem o estudo de 2014, feito pela Unidade de Comércio Internacional do Grupo provêm de uma pesquisa on-line estruturada respondida por mais de 1.000 profissionais de logística envolvidos em agenciamento de carga internacional, as chamadas empresas *freight forwarder*.

O Banco mundial acredita que estes profissionais são os mais aptos para avaliar como os países estão desempenhando os indicadores estudados e suas opiniões são de confiança, pois afetam diretamente a escolha de rotas de navegação e acesso influenciando, portanto, as

decisões das empresas e países quanto ao local de produção, escolha de fornecedores e seleção de mercados-alvo.

O LPI vem sendo cada vez mais respeitado e utilizado pelas autoridades políticas. Na Indonésia, por exemplo, o índice é formalmente usado para medir o desempenho do Ministério do Comércio. A organização de Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC) usa o LPI para medir o impacto de uma iniciativa para melhorar a conectividade da cadeia de fornecimento. A Comissão Européia tem usado o LPI em seu Painel de Avaliação dos Transportes e na sua avaliação de desempenho da união aduaneira.

Conforme já informado na introdução, o LPI é composto por 6 indicadores que anteriormente foram tratados em duas grandes categorias (Áreas de regulamentos de política e área de Resultados de desempenho na entrega), e que podem ser considerados os fatores críticos de sucesso para o desempenho logístico, contudo, para simplificar a representação destes indicadores, serão adotadas as seguintes nomenclaturas, com o critério mensurado a ser analisado entre parênteses:

- Desembaraço Aduaneiro (eficiência)
- Infraestrutura nacional (qualidade)
- Embarque internacional (preços)
- Serviços Logísticos internos (qualidade)
- Monitoramento e rastreamento (facilidade)
- Pontualidade das operações (prazos)

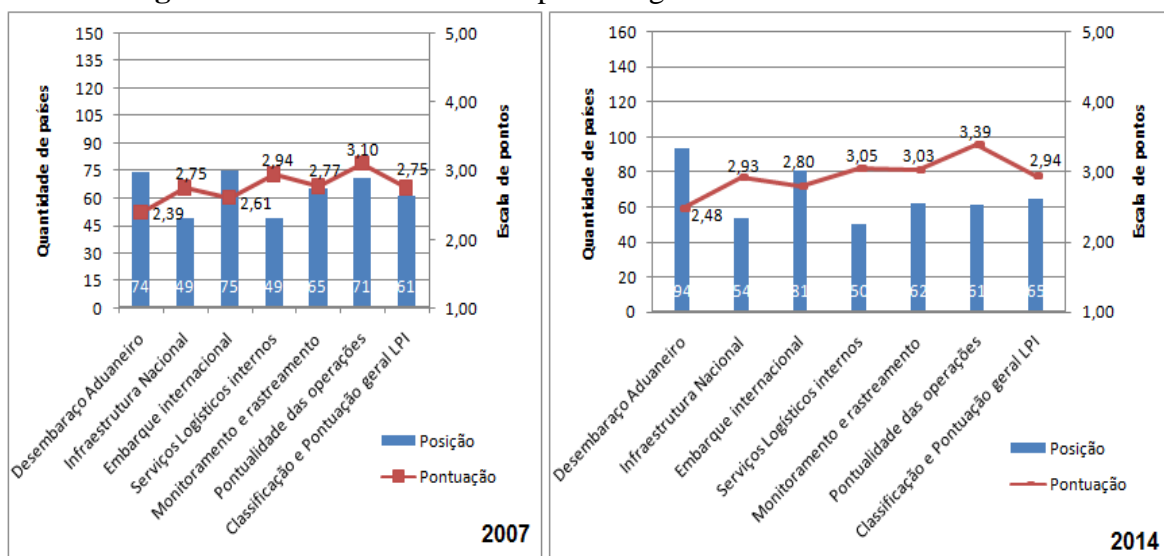
Para definir o Índice de desempenho logístico cada indicador é avaliado e a ele é atribuída uma nota que varia dentro de uma escala de 1 a 5 sendo 5 a melhor pontuação.

Neste quesito a Alemanha tem sido o país com melhor desempenho com uma pontuação de 4,12 no LPI, e a Somália como a pior com 1,77.

A Alemanha também foi o país que manteve o melhor desempenho ao longo de 2007 até 2014 e o Brasil no último relatório obteve 2,94 pontos, o que o deixou em sua pior posição desde 2007 (65º lugar) em desempenho logístico.

Os gráficos demonstrados na figura a seguir representam os relatórios de 2007 e o de 2014:

Figura 1 – Gráficos com desempenho logístico brasileiro em 2007 e 2014.



Fonte: Elaborado pelos autores com base no LPI

Estes gráficos demonstram que apesar da pontuação dos indicadores ter sofrido uma leve melhora nos últimos 7 anos, seu posicionamento no ranking mundial caiu, principalmente com relação a eficiência do desembaraço aduaneiro que sofreu uma queda de 20 posições. É importante também ressaltar que no relatório de 2014 a competição aumentou devido ao maior número de países abrangidos na pesquisa que passou de 150 em 2007 para 160 países em 2014.

A disparidade entre os países que fazem melhor e pior na logística de comércio ainda é bastante grande, apesar de uma lenta evolução percebida desde 2007.

Segundo o Banco Mundial, mesmo com o reconhecimento quase universal de que a baixa eficiência da cadeia de suprimentos é a principal barreira à integração comercial no mundo moderno, essa lacuna persiste devido à complexidade da logística de reformas e os investimentos nos países em desenvolvimento.

Há um consenso entre diversos autores no entendimento da definição de logística. Ballou (2001) e Novaes (2004) exemplificam esse consenso em suas definições a seguir:

Logística é o processo de planejamento, implementação e controle do fluxo eficiente e economicamente eficaz de matérias-primas, estoque em processo, produtos acabados e informações relativas desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender às exigências do cliente” (BALLOU, 2001, p.21)

Logística é o processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e a armazenagem de produtos, bem como os serviços e informações associados, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos do consumidor. (NOVAES, 2004, pág. 35).

A Cadeia de suprimentos, também chamada de cadeia de abastecimento, envolve todas as etapas percorridas pela matéria prima até chegar ao consumidor final como produto acabado. Neste contexto ela vai se transformando ou se adicionando de novas matérias que a modificam ou a agregam valor ao longo de seu percurso. E hoje, a cadeia de suprimentos não tem fronteiras, isto é, muitas vezes a complexidade do gerenciamento aumenta devido cada elo do processo estar num país diferente, o que demanda uma atuação cada vez mais eficiente. A maior parte desta complexidade está atrelada às barreiras comerciais, aos custos e aos procedimentos aduaneiros que devem ser cumpridos para que uma empresa consiga exportar ou importar os produtos dos quais necessita. Estes procedimentos dependem de uma grande burocracia.

Referente às barreiras, Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), embora não haja uma definição precisa para barreira comercial, esta pode ser entendida como qualquer lei, regulamento, política, medida ou prática governamental que imponha restrições ao comércio exterior.

O MDIC alerta: “a identificação sistemática e atualizada das barreiras existentes para cada mercado importador é fundamental para que medidas possam ser adotadas para impedir que causem entraves ao comércio exterior”. Portanto, percebe-se a necessidade de constante atualização do profissional de Comércio exterior.

Além destas, existem também as barreiras naturais, inerentes ao comércio exterior, que são enfrentadas por qualquer país que se predisponha a realizar transações comerciais internacionais, tais como: o choque de cultura que pode comprometer uma negociação; o idioma, religião, entre outros.

As duas categorias mais comuns de barreiras comerciais são: As barreiras tarifárias: que tratam de tarifas de importações, taxas diversas e valoração aduaneira, e; as barreiras não-tarifárias: que tratam de restrições quantitativas (cotas), licenciamento de importação, procedimentos alfandegários, Medidas Antidumping, Medidas Compensatórias, Subsídios,

Medidas de Salvaguarda e medidas sanitárias e fitossanitárias e as barreiras técnicas, que podem ser mecanismos utilizados com fins protecionistas, porém neste artigo será dada ênfase aos procedimentos alfandegários a fim de atingir aos objetivos propostos.

Os custos, conforme dito anteriormente, também são uma grande preocupação no índice, neste sentido, com relação às barreiras tarifárias, por exemplo, no que tange a carga tributária, um estudo de 2013 realizado pelo IBPT (Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação) afirma que o Brasil, sozinho, apresenta praticamente o dobro da média de carga tributária dos demais países que fazem parte do BRICS (grupo composto por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, classificados como mercado emergente, devido ao seu potencial de desenvolvimento econômico crescente)

Conforme o presidente do Conselho Superior, tributarista e coordenador de estudos do IBPT, Gilberto Luiz do Amaral, os constantes aumentos da carga tributária brasileira deixam bem clara a dificuldade que o Brasil tem de estender o seu comércio exterior e também de incentivar a produção nacional. Segundo ele “Competir no mundo globalizado com uma carga tributária tão alta é o mesmo que colocar um lutador de sumô para disputar os 100 metros rasos em uma olimpíada”.

Novaes, (2001, p. 65) alerta para necessidade de dar mais atenção a este assunto ao enfatizar que “O moderno gerenciamento da cadeia de suprimento se preocupa não só com a agilização do processo como também com a redução [e boa administração] dos custos globais”.

Neste sentido, Lopez e Gama (2010, p.400) afirmam que na formação de preço dos produtos brasileiros, há a incidência de diversos tributos cujo impacto é muito maior do que o verificado nos custos dos concorrentes internacionais, obra da política e da estrutura macroeconômica do país.

A infraestrutura brasileira é um dos indicadores avaliados pelo LPI que muito influencia nos custos logísticos finais e em muitos casos suas deficiências criam gargalos logísticos que podem aumentar ainda mais estes custos.

Para ser ter uma prévia, no que tange a matriz de transporte brasileira, Keedi (2012) afirma que o Brasil é um país rodoviarista e, no entanto, tem apenas 1,5 milhão de quilômetros de rodovias, sendo apenas cerca de 170 mil asfaltadas. Os EUA, segundo estatísticas, têm mais de 6 milhões de km, com pelo menos uns 70% asfaltados.

Isso demonstra o quanto ainda se tem a melhorar para minimizar o custo do transporte no Brasil e o fato de uma utilização substancialmente concentrada no transporte rodoviário faz com que a intensa utilização de estradas e rodovias pelo país cause congestionamentos e morosidade no fluxo das cargas principalmente nas áreas próximas de cassos aos portos, aeroportos e fronteiras.

Interessante notar que muitas vezes o potencial brasileiro (de recursos naturais e até mesmo mão de obra) é desperdiçado e literalmente neutralizado pelos custos logísticos encarecidos em decorrência da ineficiência da infraestrutura nacional.

Afirmando esta colocação, Lopez e Gama (2010, p. 400) mencionam que:

O diferencial entre os custos logísticos brasileiros e os de mais países, que poderíamos chamar de concorrentes internacionais é tão evidente que provoca inversão nos parâmetros de competitividade para os preços dos produtos os mercados consumidores: temos em muitos casos melhores preços de fabricação/elaboração, decorrentes de vantagens naturais (insumos ou mão de obra), porém perdemos muitos mercados porque nosso preço final acaba ficando mais elevado, em função de possuímos custos logísticos maiores.

Referente à burocracia relacionada aos procedimentos aduaneiros (também chamados de alfandegários) necessários para liberação de uma carga, entre outros fatores que diferenciam as operações de comércio nacionais das internacionais, Bowersox, Closs e Cooper (2006)

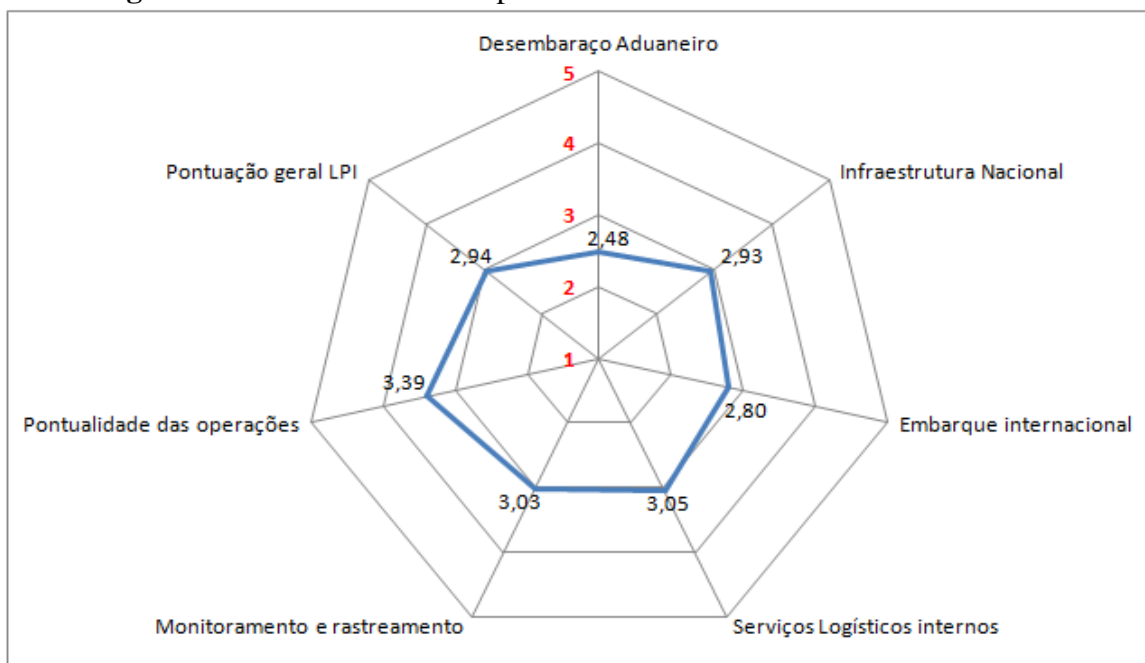
afirmam que “para atender às leis e às regulamentações de todas as entidades governamentais, a documentação exigida para transações comerciais internacionais é significativamente mais complexa”. Portanto pode-se deduzir que essa complexidade é um dos fatores que pode ser a causa de uma maior morosidade na liberação de cargas.

Bizelli (2006) endossa esta afirmação ao ressaltar que:

As operações de importação, por serem transações com empresas de outros países, envolvem interesses específicos para o controle e a intervenção dos órgãos governamentais que vão além daqueles que normalmente existem para o acompanhamento das operações, de compra e venda de mercado interno, razão por que são objeto de sistemática própria.

O gráfico de Radar retratado na figura a seguir demonstra a pontuação alcançada pelo Brasil em cada um dos indicadores analisados pelo Índice de Desempenho Logístico do Banco Mundial (LPI):

Figura 2 – Gráfico com desempenho brasileiro de cada indicador em 2014.



Fonte: Elaborado pelos autores com base no LPI 2014

Pode-se observar neste gráfico que a pior pontuação brasileira foi justamente no indicador de eficiência no desembaraço aduaneiro, o que enfatiza a necessidade latente de aperfeiçoamento destes procedimentos.

Neste sentido, em janeiro de 2014, a Organização Mundial do Comércio (OMC) concluiu um "acordo de facilitação do comércio", que estabelece normas para que os procedimentos aduaneiros se tornem mais rápidos e mais eficientes e este acordo contém disposições relativas à assistência técnica e formação nesta área. O Banco Mundial e outras seis instituições financeiras multilaterais apoiaram os esforços da OMC em uma declaração unificada em outubro. Este acordo estabelecido pela OMC serviu como pressão para que os procedimentos aduaneiros seja simplificados e agilizados e o Brasil aos poucos tem tomado medidas para atender essa ordem internacional e vem lançando programas e atualização de procedimentos burocráticos para tentar atingir as metas estabelecidas.

4. Metodologia

O método adotado neste estudo foi o da pesquisa bibliográfica por meio de consulta ao acervo de bibliotecas; consulta à revistas e periódicos especializados, artigos científicos, monografias ligados ao tema, e livros de editoras e entidades especializadas nas áreas de Logística e Comércio Exterior. Outras fontes de pesquisa muito importantes e norteadoras para este artigo são os estudos e relatórios feitos pelo Banco Mundial (*World Bank*) que realizam pesquisas profundas sobre o desempenho logístico de diversos países e sintetizam essas informações num relatório comparativo que é de grande valia para análise pelos profissionais e órgãos regulamentadores da área.

A pesquisa bibliográfica contribui para este estudo, pois, permite explorar a análise e ponto de vista de diversos autores e traz maior embasamento teórico e enriquecendo os argumentos abordados com o ponto de vista de autores que são profissionais experientes e especializados tanto nacional quanto internacionalmente.

5. Análise dos Resultados

No relatório LPI de 2014, a Alemanha demonstrou o melhor desempenho logístico global do mundo. A Somália teve a menor pontuação. E como nas edições anteriores, o estudo constatou que os países com alta renda dominam o topo do ranking mundial. Entre os países de baixa renda, Malawi, Quênia e Ruanda apresentaram o desempenho mais alto. Em geral, a tendência em todos os relatórios anteriores foi de que, no geral, os países estão melhorando seu desempenho sendo que os países com baixo desempenho estão aumentando suas pontuações gerais mais rápido do que países com alto desempenho.

Segundo o estudo, os países de baixa renda, média, e alta renda devem adotar diferentes estratégias para melhorar suas posições no desempenho logístico. Interessante observar que em países de baixa renda, os maiores ganhos normalmente vêm de melhorias na infraestrutura básica e gestão das fronteiras. Isso pode significar uma simples reforma aduaneira, mas, cada vez mais, isso significa melhorar a eficiência em outras organizações presentes na fronteira, incluindo os responsáveis por controles sanitários e fitossanitários. Portanto, muitas vezes, são necessárias várias abordagens diferentes.

Os países de renda média geralmente têm identificado maiores ganhos de melhoria dos serviços de logística com a terceirização de funções especializadas, tais como transporte, agenciamento de frete, e de armazenagem, conforme o LPI.

Um fator interessante é que segundo o estudo, em países de alta renda, há uma consciência crescente e uma demanda cada vez maior pela chamada "logística verde", ou serviços de logística que são ambientalmente sustentáveis. Em 2014, aproximadamente de 37% dos entrevistados pelo LPI (que trabalhavam com embarque de cargas para países da OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) reconheceram uma demanda por soluções de logística ambientalmente sustentável, em comparação com apenas 10% daqueles com embarques para destinos de baixa renda.

Conforme visto até o momento, todos os indicadores estudados têm relação entre si e na maioria das vezes a ineficiência de um ocasiona ineficiência em outro aumentando os custos e fazendo o país perder em competitividade.

Conforme o relatório do LPI (2014), nos últimos anos, com as tarifas caindo globalmente, a logística e os outros aspectos de facilitação do comércio recebem uma certa pressão para reduzir os custos do comércio. Um estudo de 2013 feito pelo Grupo do Banco Mundial e pelo Fórum Econômico Mundial descobriu que a redução dos altos custos de transações e

burocracia desnecessária enfrentada pelos comerciantes poderia fornecer um impulso significativo para o PIB global.

Com relação ao Brasil, ainda no que diz respeito aos custos, Lopez e Gama (2010, p. 400) endossam esta afirmação e são incisivos ao assegurar que:

Decerto que, em média, nossos custos logísticos podem ser reduzidos em 50% do que se verifica atualmente se forem otimizadas as principais rubricas. Nada de inovador, mas apenas ajustes em prol da adoção de políticas e mecanismos equivalentes aos adotados por outros países. Pretende-se apenas atingir os mesmos parâmetros já observados em países mais desenvolvidos na logística de escoamento de mercadorias, no mais curto prazo possível. Obter no futuro mais próximo o presente de muitos dos nossos concorrentes internacionais, sabendo que, face ao dinamismo com que os processos ocorrem, continuaremos trabalhando para superar novas diferenças que surjam por conta de evoluções posteriores em outros mercados

Este é o panorama geral do desempenho brasileiro no cenário mundial, onde ficou claro que os principais fatores que prejudicam nosso desempenho, de acordo com o LPI 2014 estão sendo neste momento a ineficiência nos procedimentos de desembarço aduaneiro e a baixa competitividade de nossos preços nos embarques internacionais que são muito afetadas pela alta carga tributária.

Porém, conforme exposto anteriormente, acredita-se que o país tem potencial para minimizar seus custos logísticos por meio da otimização de melhores procedimentos operacionais e gerenciais que já estão sendo aplicados em outros países, inclusive os de renda baixa e média, e podem ser copiados pelo Brasil a fim de aperfeiçoar o desempenho e representatividade do comércio exterior no cenário mundial.

6. Conclusão

Este artigo buscou analisar o desempenho da logística de comércio exterior brasileira perante o mundo e identificar os entraves mais críticos que prejudicam a competitividade brasileira. Foi observado, portanto que o desempenho brasileiro está atingindo uma pontuação mediana no ranking mundial, bem abaixo de países com menores recursos e potenciais que os brasileiros. Os entraves que se demonstraram mais críticos para este resultado, dentre os sei indicadores analisados pelo LPI foram os procedimentos de desembarço aduaneiro ineficientes e a baixa competitividade de nossos preços com relação aos embarques internacionais. Estes resultados traçam um panorama geral do desempenho brasileiro no cenário mundial e destacam os principais pontos a serem aprimorados

“O LPI vem tentando retratar uma realidade bastante complexa que são os atributos da cadeia de suprimentos”, disse Jean-François Arvis, Economista Sênior Transportes e fundador do projeto LPI. “Em países com altos custos de logística, muitas vezes não é a distância entre parceiros comerciais, mas sim a confiabilidade da cadeia de abastecimento que é o contribuinte mais importante para esses custos. E o Brasil não está demonstrando essa confiabilidade uma vez que não consegue ser competitivo o bastante no cenário mundial.

Durante esta pesquisa pode-se observar que a burocracia brasileira tem se demonstrado como um fator crítico gerador e intensificador dos gargalos logísticos e perda de competitividade internacional perante os estrangeiros e refletindo, portanto numa participação ínfima do comércio exterior brasileiro no volume do comércio exterior mundial.

Segundo o LPI, de fato, a logística ineficiente aumenta os custos de negociação e reduz o potencial de integração global e isso é um fardo pesado para os países em desenvolvimento tentando competir no mercado global. Fica latente portanto a necessidade da política brasileira

direcionar maior atenção a programas, projetos e ações para o aprimoramento da eficiência logística.

Este artigo espera servir como base para futuros estudos que possibilitem uma análise mais ampla de cada um dos indicadores estudados, se possível em comparação com estudos de outras instituições nacionais e internacionais de forma a retratar a situação atual e as medidas que estão ou poderiam estar sendo tomadas para aprimorar o desempenho logístico brasileiro.

Referências bibliográficas

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos, Planejamento, Organização e Logística Empresarial**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

BIAZZI, M. R.; MUSCAT, A. R. N.; BIAZZI, J. L. **Indicadores de Desempenho associados a Mapeamento de Processos**: Estudo de Caso em Instituição Pública Brasileira. In: XXVI ENEGEP - Encontro Nacional de Engenharia de Produção, 2006, Fortaleza, CE, Brasil. Anais..., Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2006_TR470326_7741.pdf> Acesso em: 28 set. 2014

BIZELLI, João dos Santos. **Importação: sistemática administrativa, cambial e fiscal**. São paulo: Aduaneiras, 2006

BOWERSOX, Donald J., CLOSS, David J. e COOPER, M. Bixby. **Gestão Logística de Cadeias de Suprimentos**. Editora Bookman, 2006

CHASE, Richard B.; AQUILANO, Nicholas J. - **Gestão da produção e das operações**: perspectiva do ciclo de vida. Lisboa: Monitor, 1995.

CHOPRA, Sunil. e MEINDL, Peter – **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos – Estratégia, Planejamento e Operação – 2ª reimpressão** - Editora Pearson, 2006

COELHO, Leandro Callegari. **Brasil melhora em ranking de desempenho logístico**. Disponível em: <<http://www.logisticadescomplicada.com/brasil-melhora-em-ranking-de-desempenho-logistico/>>. Acesso em: 1º. maio 2011

DRUCKER, PETER F. **Introdução à Administração**. 3ª ed. São Paulo: Pioneira, 1998.

IBPT – Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação. Gilberto Luiz do Amaral. **Carga tributária brasileira é quase o dobro da média dos BRICS**. Estudo publicado em 2013. Disponível em: <<https://www.ibpt.org.br/noticia/1443/Carga-tributaria-brasileira-e-quase-o-dobro-da-media-dos-BRICS>> Acesso em: 04 out. 2014

KEEDI, Samir. **Logística, transportes e futuro**. Revista Sem Fronteiras. 470ª ed. Disponível em: <<http://www.aduaneiras.com.br/noticias/semfronteiras/default.asp?m=2&artigoId=4734>> Acesso em 12. dez. 2014

LOPEZ, José Manoel Cortiñas; GAMA, Marilza. **Comércio Exterior Competitivo**. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2010

LPI – **Logistic Performance Index**. World Bank Group. Disponível em: <<http://lpi.worldbank.org/report>> Acesso em: 25 set. 2014

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Importação**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=246>>. Acesso em: 7 maio 2015

NOVAES, Antonio Galvão. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição: Estratégia, Operação e Avaliação**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004

NOVAES, Antonio Galvão A. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição**. Rio de Janeiro: Campus, 2001

PIRES, Sílvio R. I. **Gestão da Cadeia de Suprimentos: (Supply Chain Management) - Conceitos, Estratégias, Práticas e Casos**. 1ª ed. 3ª reimpressão. São Paulo: ATLAS, 2007

SOUSA JUNIOR, J. N. C. (2010). **Avaliação da eficiência dos portos utilizando análise envoltória de dados: estudo de caso dos portos da região nordeste do Brasil**. Fortaleza, 2010. Dissertação (Mestrado. Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, CE

SOUZA, F.A.F. **Elaboração de um Modelo de Localização de Cargas Unitizadas Agroindustriais em Pátios Portuários: Aplicação ao Caso do Terminal Portuário do Pecém**. 2002. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, CE