

Sistemas Produtivos e Desenvolvimento Profissional: Desafios e Perspectivas**Logística de Comércio Exterior brasileira: Uma análise do Índice de Desempenho Logístico brasileiro no cenário mundial**

Hellen Xavier das Chagas
Centro Paula Souza – SP – Brasil
hellen.xavier@gmail.com

Valmir Adelino de Moura
Centro Paula Souza – SP – Brasil
valmirmoura@uol.com.br

Getúlio Kazue Akabane
Centro Paula Souza – SP – Brasil
getulio@akabane.adm.br

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 as barreiras mais críticas 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; Barreiras; 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; Barriers; Foreign Trade

1. Introdução

A competitividade vem se tornando cada vez maior no comércio exterior, intensificada pelos efeitos da globalização e pelos constantes avanços tecnológicos, num cenário 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”. Deste modo o nível de qualidade exigido pelo consumidor global tornou-se cada vez maior para que o produto possa concorrer no mercado externo.

Este cenário dinâmico faz com que as empresas busquem diferencial competitivo identificando em seus processos as atividades que mais agregam valor em sua cadeia e eliminando tudo que onera ou atrasa o processo. Assim, é necessário, o estudo de meios que possibilitem redução de custos ou melhores prazos por meio da eficiência logística nas liberações de suas cargas. 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 ela não tem mais fronteiras, pois os participantes estão em diferentes países se relacionando a todo tempo.

No que tange o processo produtivo, hoje, as empresas, principalmente as industriais, utilizam ferramentas logísticas para garantir a produtividade, e quando essas ferramentas não surtem resultados e os indicadores de desempenho continuam demonstrando altos índices de custos ou atrasos que estendem o *lead time*¹ médio nas liberações de carga, as empresas passam a se questionar se o problema está mesmo no gerenciamento de sua cadeia de suprimentos ou se talvez não 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 logísticos² brasileiros, dois fatores críticos para o desempenho logístico nacional.

Para isso, 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, identificando as variáveis que devem ser mensuradas e, se possível, aperfeiçoadas. E, 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; o excesso de burocracia; a alta carga tributária, entre outros gargalos que “estrangulam” quaisquer tipos de planejamento logístico. Estes exemplos citados

¹Lead Time é uma expressão em inglês que pode ser entendida como o tempo decorrido entre o início e o fim de um processo.

² É uma designação do componente que limita o desempenho ou a capacidade de um sistema, que se diz ter um estrangulamento. É uma analogia ao gargalo de uma garrafa, onde a velocidade de saída do líquido é limitada pelo tamanho do gargalo. (CHASE et al., 1995)

como introdução já demonstram que os obstáculos da logística brasileira não são poucos. Porém, com o potencial brasileiro de inovação, capacidade de produção, recursos naturais disponíveis e uma administração baseada num bom planejamento é possível acreditar em melhorias. E, para realizar uma boa administração é necessário conhecer os pontos que precisam ser melhorados e para saber o que precisa ser feito é preciso de três passos: 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 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, e; **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 indicador 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 LPI de 2014, dentre 160 países o Brasil ocupou o 65º lugar no desempenho geral, atrás 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 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 obstáculos que influenciam no desempenho logístico, trazendo os dados mais relevantes do LPI e analisar e discutir o 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 visando otimizar o desempenho brasileiro e melhorar a posição do país no próximo LPI.

2. Referencial Teórico

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 gargalos logísticos numa operação internacional.

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 mil profissionais envolvidos em agenciamento de carga internacional.

O LPI vem sendo cada vez mais respeitado e utilizado pelas autoridades políticas. Na Indonésia, por exemplo, o índice é usado para medir o desempenho do Ministério do Comércio. A organização de Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC) usa para medir o impacto de uma iniciativa para melhorar a conectividade da cadeia de fornecimento. E a Europa utiliza o LPI em seu Painel de Avaliação dos Transportes e na 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 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: Desembarço 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 (pior 1 e melhor 5). Neste quesito a Alemanha tem sido o país com melhor desempenho com uma pontuação de 4,12 no LPI, e a Somália com o pior com 1,77. A Alemanha também foi o país que manteve o melhor desempenho desde 2007 até 2014 e o Brasil no último relatório obteve 2,94 pontos, colocando-o em sua pior posição desde 2007 (65º lugar) em desempenho logístico, conforme a tabela 1:

Tabela 1 – Desempenho logístico brasileiro de 2007 a 2014.

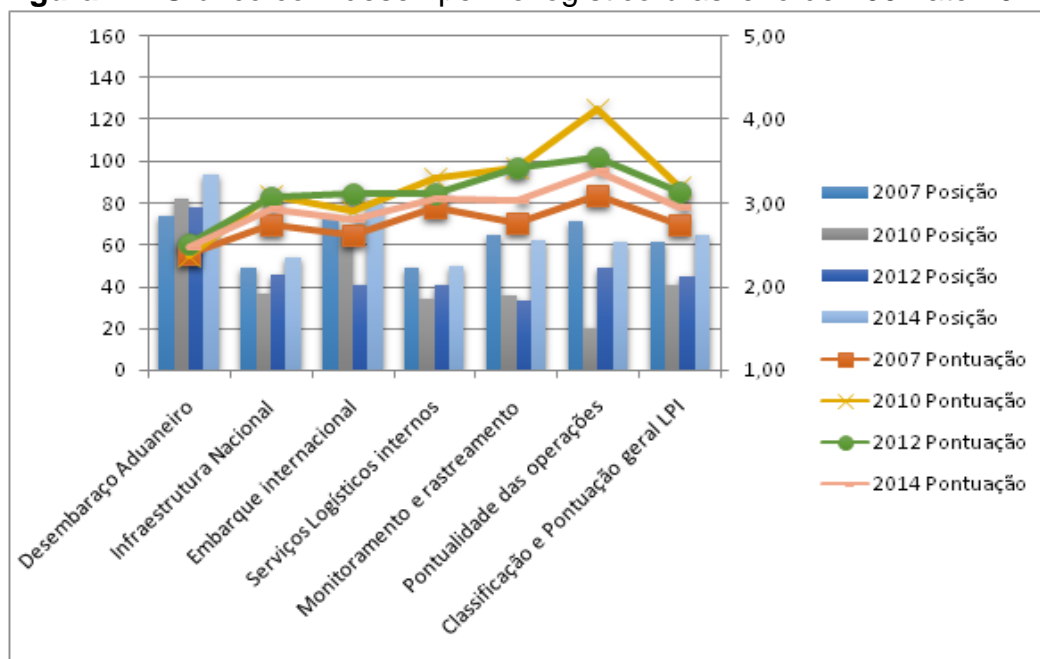
Posição e pontuação do Brasil no LPI	2007		2010		2012		2014	
	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação
Desembarço Aduaneiro	74º	2,39	82º	2,37	78º	2,51	94º	2,48
Infraestrutura Nacional	49º	2,75	37º	3,10	46º	3,07	54º	2,93
Embarque internacional	75º	2,61	65º	2,91	41º	3,12	81º	2,80
Serviços Logísticos internos	49º	2,94	34º	3,30	41º	3,12	50º	3,05
Monitoramento e rastreamento	65º	2,77	36º	3,42	33º	3,42	62º	3,03
Pontualidade das operações	71º	3,10	20º	4,14	49º	3,55	61º	3,39
Classificação e Pontuação geral LPI	61º	2,75	41º	3,20	45º	3,13	65º	2,94

Fonte: Elaborado pelos autores com base no LPI

Para melhor representar os dados da tabela anterior, a figura 1 representa graficamente a evolução do desempenho logístico brasileiro de 2007 a 2014.

Para facilitar o entendimento é importante salientar que o eixo vertical esquerdo refere-se a posição ocupada pelo Brasil dentre 160 países no *ranking* mundial e o eixo vertical direito representa a pontuação alcançada pelo Brasil na escala de 1 a 5.

Este gráfico a seguir demonstra que apesar da pontuação dos indicadores ter sofrido uma leve melhora nos últimos sete anos, seu posicionamento no ranking mundial caiu, principalmente com relação a eficiência do desembarço aduaneiro que sofreu uma queda de 20 posições.

Figura 1 – Gráfico com desempenho logístico brasileiro de 2007 até 2014.

Fonte: Elaborado pelos autores com base no LPI

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. Isso significa que a competitividade internacional aumentou, porém, o Brasil não acompanhou o ritmo externo e não conseguiu manter nem melhorar sua posição.

De um modo geral o LPI aponta que, apesar de uma lenta evolução notada desde 2007, a disparidade entre os países que fazem melhor e pior logística ainda é muito grande, pois mesmo com o reconhecimento quase unânime de que a baixa eficiência da cadeia de suprimentos é a principal barreira à integração comercial no mundo atual, essa lacuna persiste devido à complexidade da logística de reformas e de investimentos nos países em desenvolvimento.

Há um consenso entre diversos autores no entendimento da definição de logística. Ballou, (2001) e Novaes, (2004) acreditam que logística é o processo de planejamento, implementação e controle do fluxo e armazenagem de produtos, matérias-primas, estoque em processo, produtos acabados e serviços, assim como das informações relativas a eles, de forma eficiente e economicamente eficaz, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender às exigências do cliente”

Conforme visto, 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 obstáculos ao comércio exterior”. Portanto, percebe-se a necessidade de constante atualização do profissional da área.

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 corrida em uma olimpíada”.

A infraestrutura brasileira é um dos indicadores avaliados pelo LPI que muito influencia nos custos logísticos e em muitos casos suas deficiências criam gargalos que podem aumentar ainda mais estes custos. Para se 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 do país (em recursos naturais e até mesmo mão de obra) é desperdiçado e literalmente neutralizado pelos custos logísticos majorados devido à ineficiência da infraestrutura nacional.

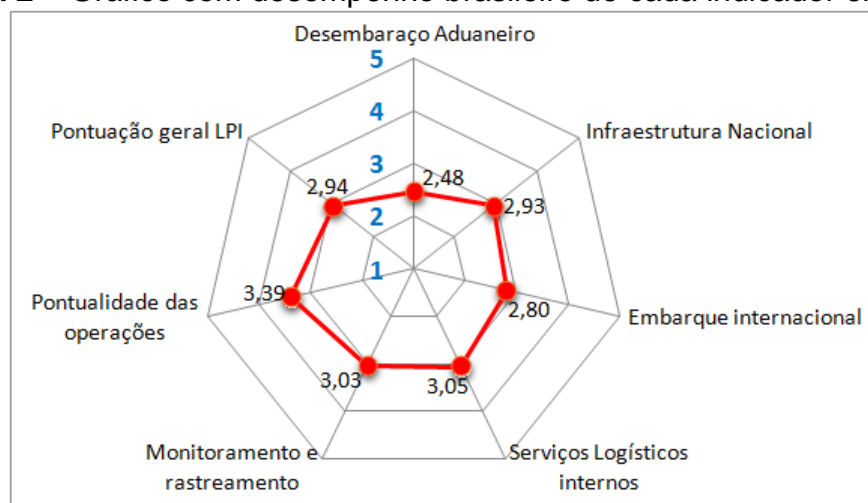
Afirmando esta colocação, Lopez e Gama (2010, p. 400) acreditam que a diferença entre os custos logísticos brasileiros e os internacionais é tão grande que provoca inversão nos parâmetros de competitividade dos preços dos produtos, pois muitas vezes o Brasil tem os melhores preços de fabricação devido a vantagens

naturais (insumos ou mão de obra), porém perde muitos mercados pois o preço final acaba ficando mais caro em função dos altos custos logísticos.

Referente à burocracia relacionada aos procedimentos aduaneiros (também chamados de procedimentos alfandegários) necessários para liberação de uma carga estrangeira, 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 essa complexidade é um dos fatores que pode ser a causa da alta morosidade na liberação de cargas.

O gráfico de Radar retratado na figura 2 demonstra a pontuação obtida 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 desembarço 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 6 instituições financeiras multilaterais apoiaram os esforços da OMC em uma declaração unificada em outubro.

Este acordo serviu como pressão para que os procedimentos aduaneiros sejam 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.

3. Método

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, permitindo 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 nacional e internacionalmente.

4. Resultados e Discussão

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 fato 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 ao assegurar que os custos logísticos brasileiros podem ser reduzidos em 50%, em média, desde que sejam otimizados os principais sinais de ineficiência.

Este é o panorama geral do desempenho brasileiro no cenário mundial, onde fica 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 procedimentos operacionais e gerenciais que já estão sendo aplicados em outros países, inclusive nos 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.

5. Considerações finais

Este artigo buscou analisar o desempenho da logística de comércio exterior brasileira perante o mundo e identificar os obstáculos 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 obstáculos que se demonstraram mais críticos para este resultado, dentre os 6 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 suficientemente competitivo 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 refletindo, portanto, numa participação pífia do comércio 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

- 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, , Fortaleza, CE, Brasil. Anais..., 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
- DRUCKER, Peter F. *Introdução à Administração*. 3ªed. 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
- 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