



INTEGRAÇÃO COMPETITIVA ÀS CADEIAS DE VALOR

Os Estados Unidos vem continuamente aumentando sua contabilidade alfandegária, via estabelecimento de acordos bilaterais, notadamente pelos entendimentos com o bloco asiático por meio do Transpacific Partnership/TPP e pelas negociações comerciais em curso com a União Europeia, o TTIP/Transatlantic Trade and Investment Partnership, uma espécie de “TAFTA”.

A cadeia industrial brasileira, contudo, continua abatida pelo “Custo Brasil” e cada vez mais ignorada pela controversa diplomacia comercial em curso, cuja ideologia patrocina exclusivamente acordos multilaterais de livre comércio e mantém o País atarracado à âncora do Mercosul, que além de não funcionar, “transformou o Atlântico Meridional em um cemitério” (parafrazeando o economista Delfim Netto).

A hipotética guinada, tão desejada pelos empreendedores nacionais, não se atrela apenas à vontade do futuro governo, mas é dependente da integração brasileira às modernas e dinâmicas cadeias de valor e à retomada da competitividade, imediato incremento em produtividade e agregação ininterrupta e crescente de inovação para desenvolvimento tecnológico do parque industrial local.

Essa convergência desafiadora de pressupostos exige compatibilização da diretriz comercial voltada ao exterior com as políticas macroeconômica e industrial, de maneira à maximizar acordos preferenciais com cada parceiro relevante e, acima de tudo, ampliar quantitativamente a pauta exportadora, com ênfase na expedição do portfólio de industrializados.

Dentre tantos gargalos que afligem os empreendimentos nacionais,

a burocracia aduaneira, o conjunto regulatório desarmonizado e o ineficiente aparato de defesa comercial, já justificam a urgência da intervenção, que por unanimidade também deve mirar a combatida infraestrutura logística instalada no Brasil.

Com base na História Moderna Ocidental, é no início do século XIX que a logística passa a ser reconhecida do ponto de vista acadêmico, sendo estudada e “erudizada” como instrumento estratégico para os grupos econômicos europeus. No Brasil até a década de 40 do século XX, pouco se estudava e tampouco se conhecia acerca dos sistemas logísticos, tamanho o desinteresse do setor econômico.

A partir da década de 60, o Estado brasileiro tornou-se mais atento, por causa do surgimento de empre-

sas especializadas que ranqueavam a satisfação do consumidor em primeiro plano. Concomitantemente, a concorrência doméstica começou a expandir em busca de mais clientes, enquanto maior profissionalização era dedicada ao complexo logístico, embora mesmo com a amplificação, prevalecia a baixa competitividade entre as empresas nacionais. Os empreendedores ainda calcavam a excelência nas trocas comerciais, praticando gestão eficaz nas aquisições, transportes, armazenamento, fabricação, manejo de materiais e sua respectiva distribuição.

O fenômeno da globalização e o recrudescimento da competição determinavam o ritmo das melhorias do canal de distribuição e circulação dos produtos, desde o provedor de matéria-prima até o consumidor final, e apesar de tudo, o sistema logístico brasileiro continuava ministrado por atividades de funcionamento isolado e não sistemático, o que diminuía a chance de otimização da produtividade. As companhias nacionais continuavam despreocupadas com a concorrência até o início da década de 90 por causa da baixa competição e farto mercado consumidor, e os empreendedores pouco atentavam para as questões relacionadas à qualidade e ao rendimento, embora essa relativa acomodação já era perturbada pela abertura do mercado brasileiro e avanço da concorrência externa. O advento do Plano Real com respectivo aumento do poder de compra dos consumidores, enfim serviu de gatilho para deflagração de diversas ações empresariais necessárias à sobrevivência das empresas brasileiras diante da competição internacional.

Mais recentemente, a veloz mutação das necessidades dos consumi-

**A HIPOTÉTICA
GUINADA, TÃO
DESEJADA PELOS
EMPREENDEDORES
NACIONAIS, NÃO
SE ATRELA APENAS
À VONTADE DO
FUTURO GOVERNO,
MAS É DEPENDENTE
DA INTEGRAÇÃO
BRASILEIRA ÀS
MODERNAS
E DINÂMICAS
CADEIAS DE VALOR
E À RETOMADA DA
COMPETITIVIDADE**

▼
Ariovaldo Zani
médico veterinário,
professor do
MBA/PECEGE/
ESALQ/USP

Gabriel Zani
FFLCH/USP

dores domésticos e clientes internacionais, cada vez mais informados e rigorosos, tem rompido com a dinâmica tradicional e ordenado nova ótica no funcionamento. O setor privado brasileiro compreendeu que para satisfazê-los é necessário investir em produtos com curta durabilidade e qualidade tecnológica superior. Esses novos atributos dependem de todas as atividades de movimentação e armazenagem que facilitam a circulação e conservam apropriadamente as mercadorias, desde o momento de aquisição dos insumos até a expedição.

Em contrapartida, é responsabilidade do poder público firmar o respectivo marco regulatório que traduz segurança jurídica e investimento suficiente para manutenção dessa logística "integrada". Frente ao desinteresse ou incapacidade financeira, o Estado deve alternativamente transferir a administração para a gestão empresarial, assim como procedeu em 1993, quando a Lei 8630 estabeleceu que o porto organizado poderia ser explorado diretamente pela

União ou por entidade privada sob o regime de concessão, decisão lamentavelmente revertida por Decreto em 2008.

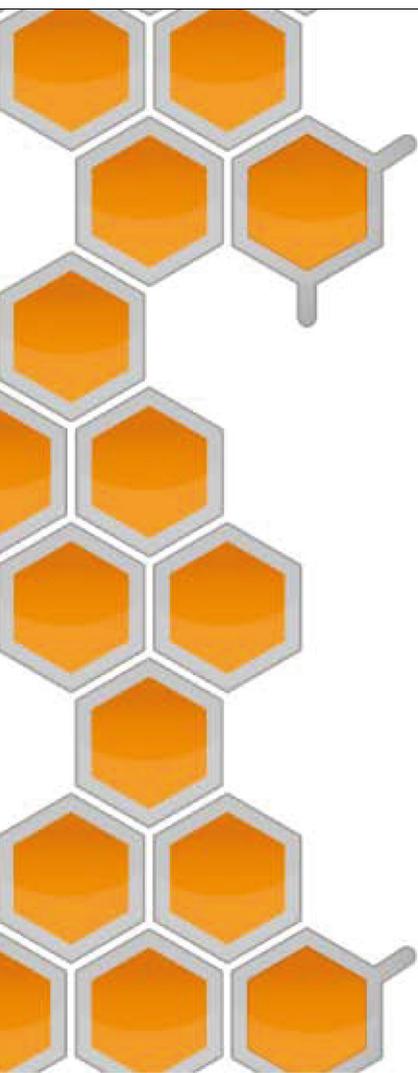
Como consequência, a manutenção das Companhias Docas na administração dos portos representou a continuidade de uma atuação caracterizada por problemas de gestão estatal e por volume de investimento insuficiente para atender à expansão do comércio exterior do País. Além disso, a criação com nível ministerial e vinculação formal da Secretaria Especial dos Portos (SEP) à Presidência da República em 2007, afastou ainda mais o objetivo de formulação de uma estratégia focada na logística do transporte multimodal e, ao contrário, implicou no fracasso da formulação e gestão da política nacional referente ao transporte aquaviário nacional.

Recentemente uma pesquisa de opinião ouviu profissionais de logística que ranquearam os principais portos que usam. As piores avaliações vieram dos setores de mineração, químico, petroquímico, dentre outros.

Embora de natureza distinta, os terminais privativos (Itapoá/SC, Pecém/CE e Navegantes/SC) tiveram, na média, as melhores notas e os públicos (Santos/SP, Salvador/BA e Paranaguá/PR) as piores, refletindo dificuldades de acesso terrestre e marítimo, burocracia, mão de obra, etc.

Mundo afora, a logística alargou suas proporções e continua submetida às contínuas melhorias para lapidação dos padrões técnicos e administrativos, cada vez mais consistentes e vitais às economias e às empresas, além de servir como elemento fundamental de suporte ao comércio regional e internacional.

Oxalá as futuras autoridades entendam que a logística constitui o instrumento essencial para o aumento da flexibilidade e melhoria nos serviços, dentre outros fatores capitais para qualquer empresa competir no contexto atual, além da redução dos custos dos produtos, resultante de sistemas logísticos logrados e eficientes que garantem melhor qualidade de vida para toda a sociedade. ■



sugarfeed



Edulcorante de alta intensidade para alimentação animal

Sugarfeed é um edulcorante de alta intensidade desenvolvido para promover o sabor doce no alimento animal. O dulçor proporcionado por Sugarfeed é considerado limpo e suave, assim como o do açúcar e sem o paladar residual amargo. Seu sabor doce é proporcionado pelo sinergismo de adoçantes inovadores, resultando em uma sensação forte, confortável, persistente e natural, associado a um aroma único.

Aumente seus
lucros com um
**Aroma doce
e único**

O poder do adoçante

- Maior consumo
- Melhor ganho
- Melhor atratividade

Sugarfeed é um produto
com a qualidade Safeeds

www.safeeds.com.br
45 3278 7002 | 45 3309 5000



safeeds
aditivos para nutrição animal