

LOGÍSTICA INTERNACIONAL



- Estoques
- Embalagem
- Terceirização logística
- Rede logística
- Transportes
- Operadores logísticos

Impacto da Logística nos Custos Empresariais

- ROI = Retorno Sobre Investimento =
Lucro / Capital Investido
- Capital Investido
- **Estoques**
 - Ativos fixos
 - Caixa (**fluxo**)
 - Constas a receber
 - Contas a pagar

Vantagens dos Estoques?

- Garantia de alto nível de serviço
- Entrega rápida
- Poucas faltas
- Baixo risco de interrupção do fluxo logístico
- Negociação vantajosa
- Prevenção contra contingências
- Economia de escala

Desvantagens dos Estoques?

- Custos diversos para manter
 - Capital financeiro
 - Armazenagem
 - Perdas e obsolescência
 - Administração; etc.
- Camuflagem de ineficiências
 - Falta de planejamento
 - Atrasos operacionais
 - Melhorias pouco percebidas

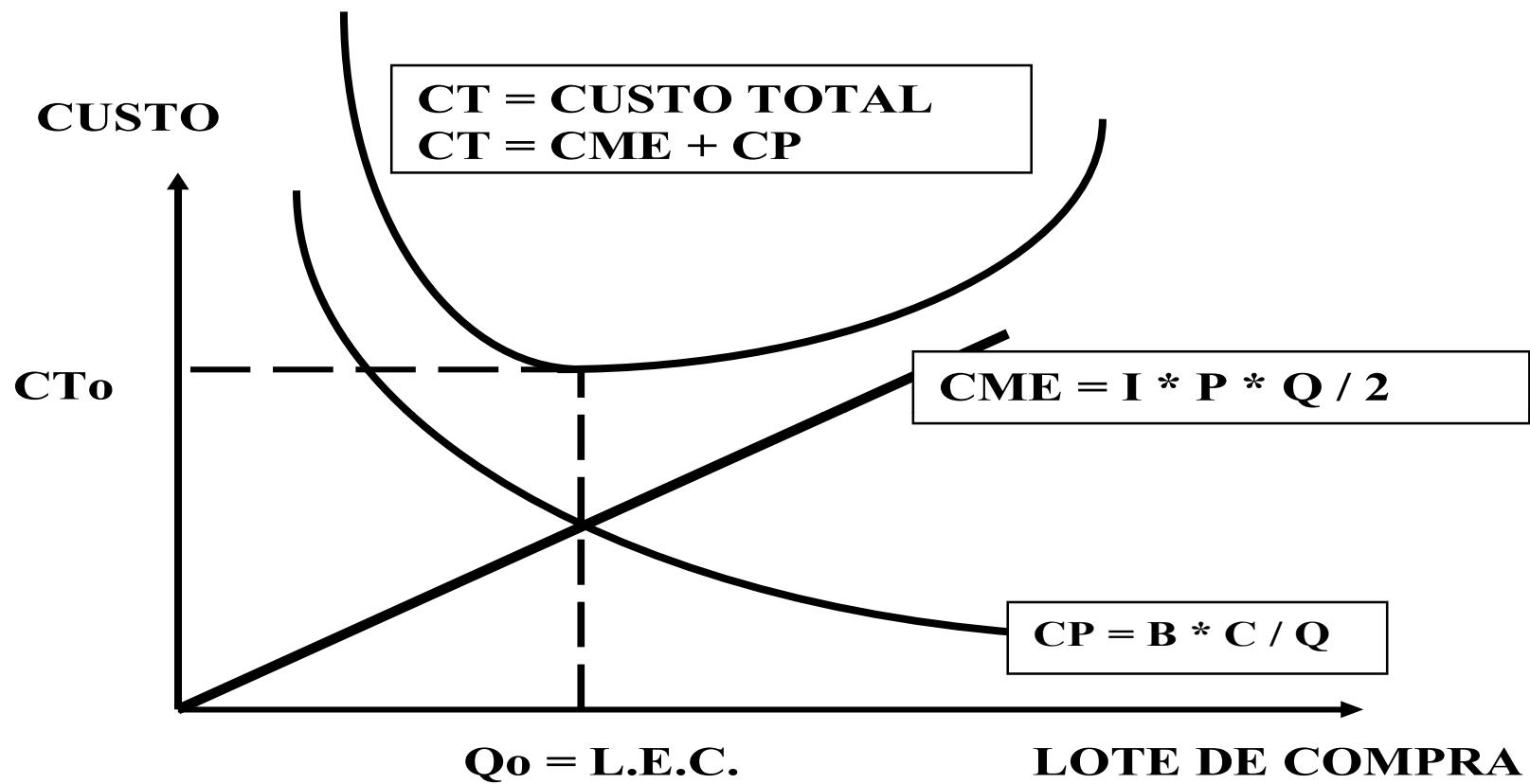
Estoques nos Fluxos nacional e internacional



Decisões de Estoques

- Quanto Encomendar
 - Lotes de Ressuprimento
- Quando Encomendar
- Onde manter
- O que manter em estoque
- Sistema de informações e controle

Lote econômico de compra



$$LEC = Q_o = \sqrt{(2 * B * C) / I * P}$$

Previsão de estoques

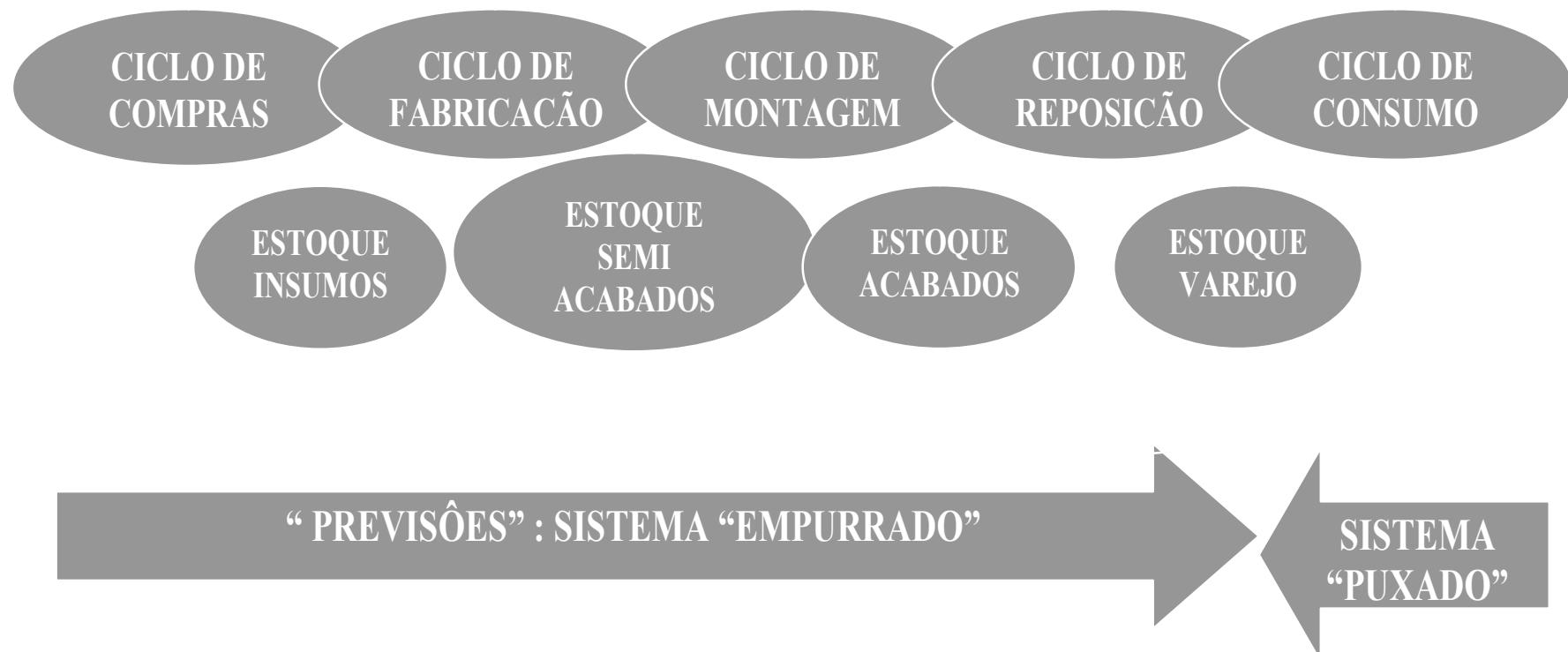
- Definição: quantidades de vendas (consumo), de um determinado item de estoque, esperadas para o(s) período (s) seguinte(s) no horizonte de planejamento da empresa.

Uma das mais desafiantes decisões das empresas por envolver, no caso de produtos acabados, altos riscos financeiros.

ESTRATÉGIA DE ESTOQUES

Estoques Puxados (pull)
e Empurrados (push)

Empresas que antecipam todos os ciclos logísticos



EXEMPLOS: SETOR DE CONVENIÊNCIA, SETORES DE PRODUTOS ALTAMENTE SUBSTITUÍVEIS, SETOR ALIMENTÍCIO, HIGIENE E LIMPEZA,

Empresas com antecipação parcial dos ciclos logísticos



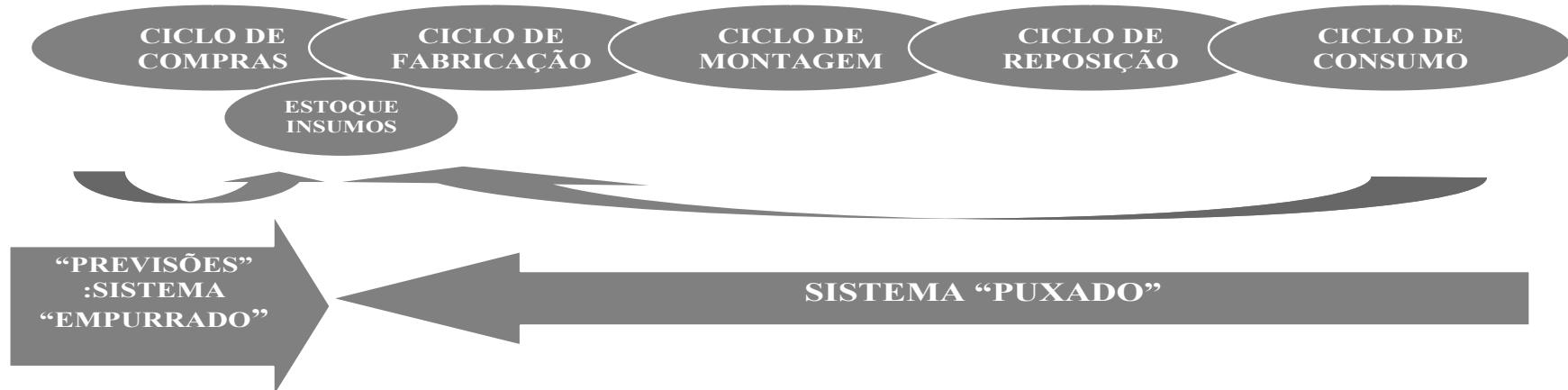
EXEMPLOS: EMPRESAS DE INTERNET, CATÁLOGO, ETC.



EXEMPLOS: EMPRESAS QUE UTILIZAM SISTEMAS DE “POST-PONEMENT” OU POSTERGAÇÃO EXECUÇÃO

DELL COMPUTER, ALGUMAS LINHAS DE AUTOMÓVEIS, IMPRESSORAS HP, ETC.

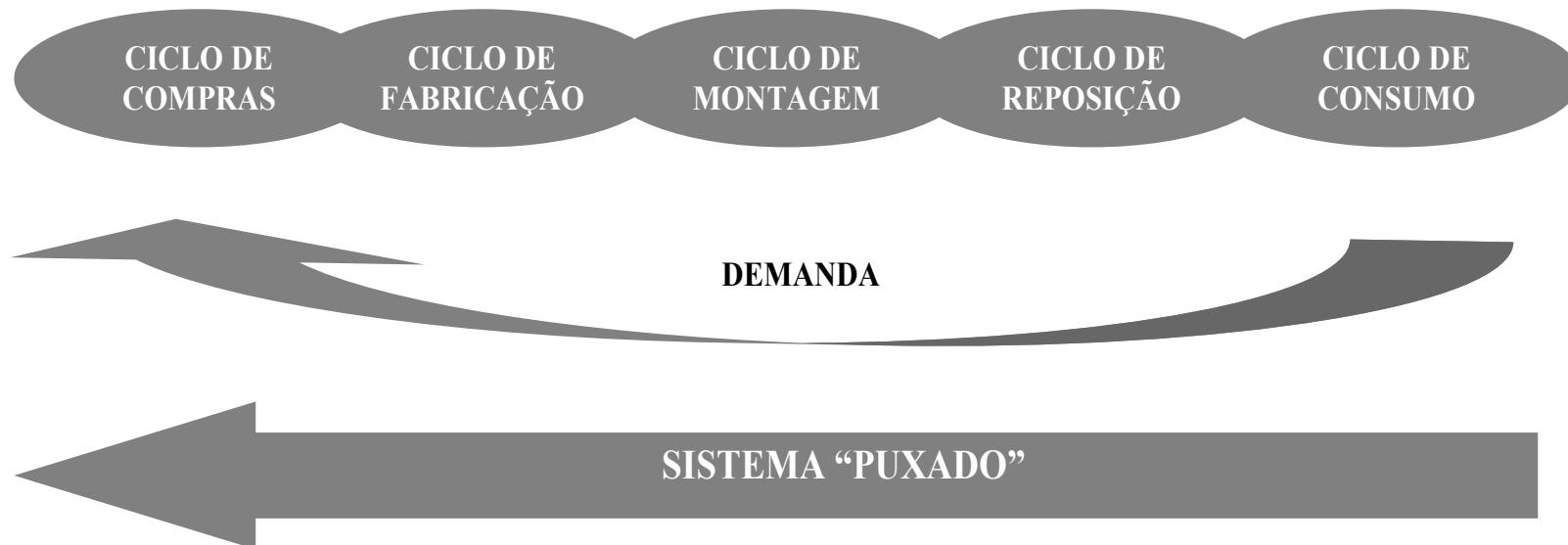
Empresas com antecipação parcial de ciclos



EXEMPLOS: MÓVEIS EMBUTIDOS, PRODUTOS SOB ENCOMENDA MAS COM CERTO GRAU DE REPETITIVIDADE EM SEUS INSUMOS.

Empresas com antecipação total dos ciclos logísticos

5) CASOS DE SETORES TOTALMENTE SOB ENCOMENDA.



EXEMPLOS: MÁQUINAS SOB ENCOMENDA; CONSTRUÇÃO DE CASAS SOB PROJETO; JUST IN TIME

Tipo de Previsões

- Baseadas em métodos quantitativos
 - Utiliza modelos matemáticos e valores de vendas (consumos) do passado para inferir as quantidades futuras.
- Baseadas em métodos qualitativos
 - Utiliza análises de painel de opiniões e avaliações pessoais de “experts”

Classificação ABC dos Estoques

- Regra de Pareto ou 80/20
- Visa selecionar os itens pelo seu valor relativo dentro dos estoques.
- Permite dar tratamento diferenciado a cada classe na empresa.
- Itens A poucos itens e muito valor
- Itens C muitos itens e pouco valor
- Itens B intermediários

Forma de cálculo

- Valor de estoque por item
- % cada valor sobre o total
- Ordem decrescente de %
- Adotar intervalos:
 - Classe “A” : até 20% do itens com mais de 50% de valor total
 - Classe “C” : mais de 50% dos itens com menos de 10% de valor
 - Classe “B” : diferença dos anteriores

Decisões da Rede Operacional

- Integração Vertical
 - Produzir ou comprar; adquirir elos na cadeia industrial.
 - Decisão estratégica acompanhada pela comparação entre os custos totais das operações.
- Capacidades de longo prazo
 - Custos operacionais e tamanho ótimo de atividade: fábricas, CDs, P. Venda, etc..
- Localização das operações produtivas
 - Foco no mercado, produto ou processo
 - Modularização e/ou postergação

Competência empresarial

Somatório de aprendizados ocorridos na empresa, cruzando fronteiras de equipes, unidades operacionais e funcionais e, portanto, raramente é encontrada restrita em uma unidade ou equipe

Hamel e Prahalad(1994)

Competências Centrais não é terceirizada

(HAMEL E PRAHALAD,1994)

- Valor para o cliente
 - Proporciona benefício percebido pelo cliente
- Diferenciação sobre a concorrência
 - Deve ser uma competência exclusiva ou com baixa possibilidade de cópia.
- Extendibilidade
 - Possibilidade de aproveitar esta competência em outras condições futuras.
- O “continuo da centralidade”
 - Atividades mais ou menos centrais

Localização das Operações

- Decisões cruciais para lucro ou prejuízo de operações globais
- Desenho da rede de operações
 - Fábricas, centros de distribuição, fornecedores.
- Métodos de decisão
 - Qualitativos e/ou quantitativos.

Objetivos do Estudo da Localização

- Operações com Produtos Físicos
 - Custos menores
 - Melhor atendimento aos clientes
 - Geralmente localização afeta custos e não a receita
- Operações de Serviço
 - Busca de maior retorno
 - Localização afeta receita e custos

Análise Qualitativa

- Condições socioeconômicas: economia, política, cambio, infraestrutura geral,
- Fluxo ou demanda local
 - Internacional; regional e local
- Pessoal: disponibilidade; níveis; sindicatos, ...
- Proximidade de fornecedores ; consumidores; rede de transportes; ...
- Sinergia comercial; proximidade no mesmo ramo; concorrência; ...
- Impostos; restrições ambientais;

Métodos Quantitativos de Análise de Localização

- ▶ Método do centro de gravidade
- ▶ Método de comparação dos custos totais
- ▶ Método de ponderação
- ▶ Objetivo principal da decisão: somatório dos custos mínimo
- ▶ Tipo de custos envolvidos na decisão:
 - ▶ Custos com mão de obra
 - ▶ Custos de terreno, construção
 - ▶ Custos de equipamentos
 - ▶ Custos de transportes
 - ▶ Custo de utilidades: água , energia, esgotos,
 - ▶ Custo de taxas e impostos

Modais de transporte

- Rodoviário
- Ferroviário
- Aquaviário
 - Marítimo E Cabotagem
 - Fluvial
- Dutoviário
- Aéreo
- Multimodalidade = único conhecimento
 - OTM = Operador de Transporte Multimodal (300 atuais no Brasil)
- Intermodalidade= vários operadores e conhecimentos

Multimodalidade

- Melhor utilização da capacidade
- Combinações mais eficientes
- Sinergias e especialização do OTM
- Uso melhor das armazenagens e manuseio
- Única empresa responsável
- Transporte porta a porta

Infraestrutura Logística

- Disponibilidade de modais de transporte
- Utilização adequada dos modais
- Interligação entre os modais
- Armazenagem e localização
- Condições dos modais de transporte
- Condições gerais de vias utilizadas pelos modais
- Tecnologia dos locais de embarque e desembarque de mercadorias
- Ações governamentais

Infraestrutura logística brasileira

- Tempo de Viagem de Xangai a Santos = 17.000 Km em 35 dias; frete de U\$ 1.800 = R\$ 4.000
- Tempo de Desembarço = 10 dias e frete de R\$ 2.000 para 77 km.
- Perda estimada pela infraestrutura de estradas, portos, ferrovias , etc. = R\$ 17 bi /ano
- Evolução de cargas transportadas 2001 a 2011 = 348% e a rede de estradas =18%
- Distorção na matriz de transportes
- Investimentos de 0,5% do PIB contra 5 a 10% do PIB em outros países.

Cargas transportadas

FERROVIÁRIO	RODOVIÁRIO	AQUAVIÁRIO	DUTOVIÁRIO	AÉREO
PRODUTOS DE BAIXO VALOR E ALTO PESO	<ul style="list-style-type: none">• PRODUTOS DE MÉDIO VALOR E PESO	<ul style="list-style-type: none">• PRODUTOS DE ALTO PESO E BAIXO VALOR	<ul style="list-style-type: none">• ALTOS VOLUMES• PRODUTOS FLUIDOS	<ul style="list-style-type: none">• PRODUTOS DE ALTO VALOR• PRODUTOS DE BAIXO PESO• PRODUTOS DE URGÊNCIA
INDUSTRIA EXTRATIVAS PESADAS COMMODITIES AGRÍCOLAS	<ul style="list-style-type: none">• PRODUÇÃO LEVES E MÉDIAS• MOV. ENTRE ATACADISTAS E VAREJISTAS	<ul style="list-style-type: none">• MINERAIS• PRODUTOS QUÍMICOS• CIMENTO• PROD. AGRICOLAS	<ul style="list-style-type: none">• PETRÓLEO• ÓLEOS PESADOS• GÁS NATURAL	<ul style="list-style-type: none">• PEQUENOS VOLUMES• INFORMÁTIC A• FLORES• PERECÍVEIS

Matriz de transporte do Brasil

	FERROVIÁRIO	RODOVIÁRIO	AQUAVIÁRIO	DUTOVIÁRIO	AÉREO
% PARTICIPAÇÃO NO TRANSPORTE DE CARGA BRASIL ANO 2000 (ton x km)	20,86 %	60,49 %	13,86 %	4,46 %	0,33 %
% PARTICIPAÇÃO NO TRANSPORTE DE CARGA USA (1990) (ton x km)	37,3 %	25,7 %	16,1 %	20,4 %	0,4 %

MALHA DE TRANSPORTES

Km POR 1.000 Km² DE ÁREA DO PAÍS

EUA	447 Km
MÉXICO	57,2 Km
CHINA	38,3 Km
BRASIL	26,4 Km

Preços relativos dos modais

(US\$ /10³ ton x km)

	USA	BRASIL	BRASIL/ USA
AÉREO	320	5,7 Maior do que:	450
			22 Maior do que:
RODO	56	4	20
			1,25
FERRO	14	1,5	16
			1,6
DUTO	9	1,8	10
			1,11
AQUAVIARIO	5		9
			1,8

FONTE: Coleção Coppead, 2003.

Embalagem

- **Quanto à Função:**
 - Embalagens De Contenção =Eng. Produto
 - Embalagens De Promoção= Marketing
 - Embalagens De Unitizarão=Logística
- **Quanto ao Retorno:**
 - Retornáveis
 - Descartáveis
- **Funções Típicas:**
 - Proteção Ao Produto
 - Promoção Dos Produtos
 - Facilitar O Uso Do Produto
 - Facilitar O Transporte E Armazenagem
 - Prover Valor De Reutilização

Tipos de Embalagens

- Embalagens Descartáveis
 - Caixas de Papelão
 - Tambores
 - Fardos
 - Sacos Em Geral
 - Mag - Sacs (Big-bags)
 - Embalagens Unitizadas Com Plásticos Retratáveis Ou “Streich” .
- Embalagens Retornáveis:
 - Pallets
 - Contêiner
 - Engradados Especiais Entre Empresas

Preços Internacionais (Incoterms)

CCI (Câmara de Comercio Internacional)

- PREÇO EX-WORK (FOB FABRICA):Preço na fábrica do fornecedor ; todo o frete até o destino por conta do comprador
- PREÇO F.O.B (FREE ON BOARD): Mercadoria colocada á bordo do meio de transporte no porto ou local de origem.
- PREÇO C.I.F (CUSTO ,SEGURO E FRETE): Mercadoria no porto ou local de destino ; em importacoes significa que o comprador arcará com as despesas de desembarço alfandegário , impostos e fretes até armazem do comprador.
- PREÇO DELIVERY: modalidade de menor uso inclue todas as despesas até o armazém do comprador

Modal aquaviário

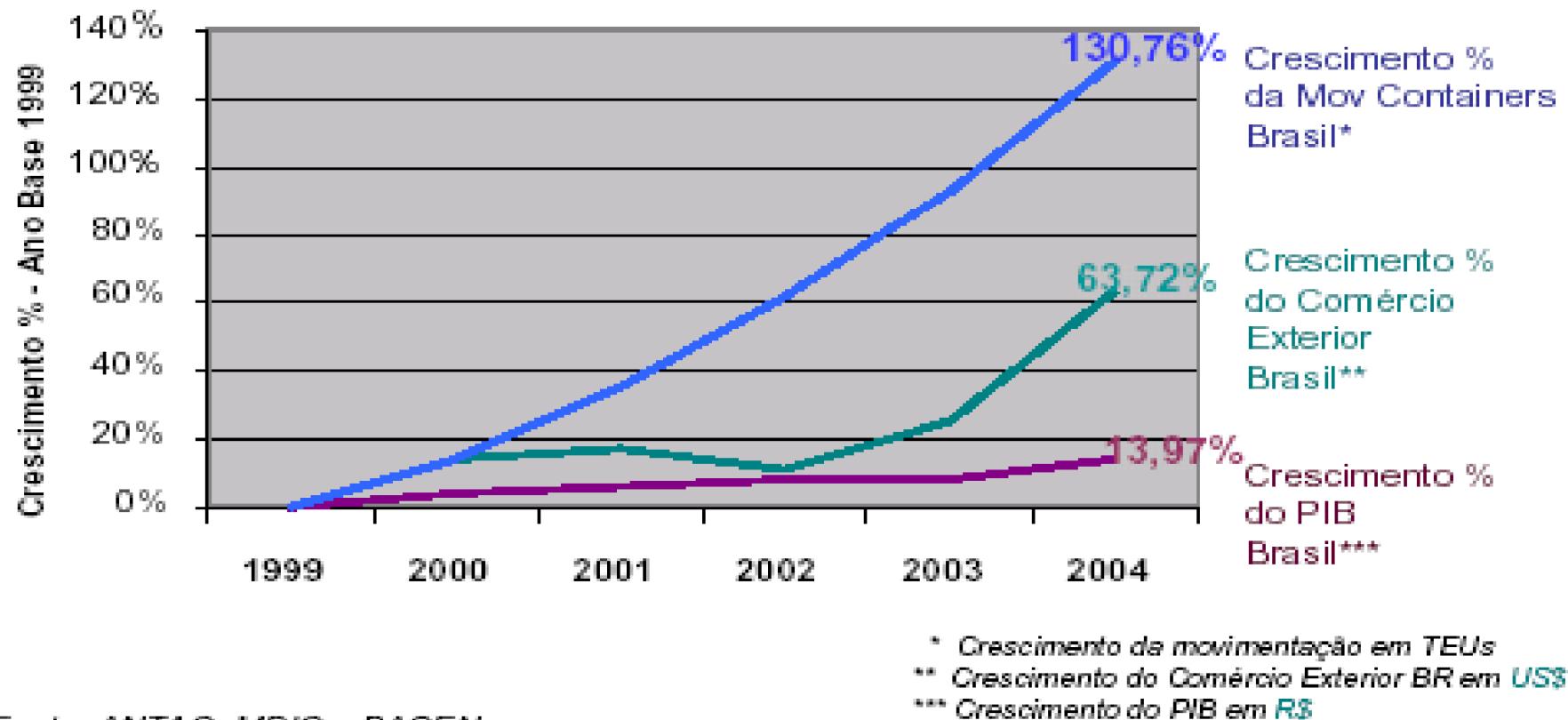
- Armador: empresa que realiza o transporte marítimo
- Embarcador: dono da carga
- Conhecimento de embarque(B/L): contrato de transporte marítimo
- Agencia marítima
- Terminal de carga
- Conteiner

Transporte marítimo no Brasil

- 93% do comércio exterior
- 50% redução de custos portuários desde 1993
- Produtividade aumentou em 3 vezes desde 1993
- Custos portuários ainda 20% maior que média mundial ; 3 vezes maiores que Cingapura, Amsterdam e Hong Kong
- Custos operacionais :
 - Santos = US\$ 320 por contêiner
 - Buenos aires = US\$ 220
 - Roterdã US\$100
- Produtividade
- Atualmente porto de Santos movimenta 40 contêineres / h em comparação à 11 contêineres / h em 1997
- Atracação em Santos ainda é lenta

Rápido crescimento da movimentação de containers nos terminais portuários

Bem maior que do comércio exterior e do PIB



Fonte: ANTAQ, MDIC e BACEN

Fonte: Coppead/UFRJ

Transporte por Cabotagem

- 11% do transporte carga no Brasil contra 48% na China; 37% na Europa e 28% nos Estados Unidos
- Crescimento de 8% próximos 5 anos
- Custos 15% a 20% menores que rodo em distancias > 1000 km
- Transporte de manufaturados crescente
- Frequência semanal
- Cargas ida Norte-NE : bebidas, aço, materiais de construção, alimentos,
- Volta = produtos eletrônicos (Manaus)
- Interesse dos Portos x transporte marítimo

Transporte rodoviário no Brasil

- Total = 42.000 km
- Condições inadequadas do transporte
 - 33% = distâncias > 1000 km
 - 27% = distâncias de 500 km a 1000 km
 - 40% = distâncias < 500 km
- Condições das estradas
 - 10% de estradas pavimentadas
 - 68 % condições deficientes do total de 42. 825 km
- Roubo de cargas
 - 1994 = 2.500 ocorrências
 - 2001 = 7.500 ocorrências
- Idade da frota > 14 anos
- Preços defasados
 - Brasil = 18 US\$1000 TKU --- (r\$ 64 custo e r\$ 48 frete/ 1000 TKU)
 - EUA = 56 US\$ / 1000 TKU

Rodovias (em km – Ago. 2012 - CNT)

	Pavimentada	Não Pavimentada	Total	% Pavimentada
Federal	64.165	12.817	76.982	83,4%
Estadual Coincidente	17.255	5.173	22.428	76,9%
Estadual	110.842	111.334	222.176	49,9%
Municipal	26.827	1.234.918	1.261.745	2,1%
Total	219.089	1.364.242	1.583.331	13,8%

Área altamente fragmentada

- Composição da frota
 - Autônomos = 50%
 - Própria = 20%
 - Transportadoras =30%
- Número de empregados
 - 50% menos de 9
 - 35% até 50
 - 8% até 100
 - 7% acima de 100

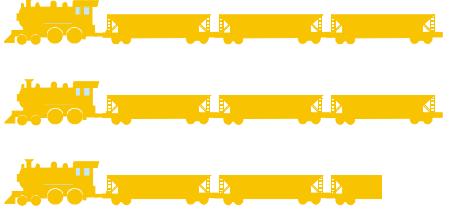
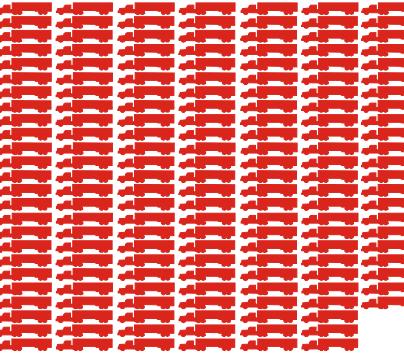
Ferrovias no Brasil

- 12 concessionárias desde 1996
- Malha ferroviária = 28. 671 km
- Objetivo de 35 % na matriz de transporte
- Crescimento
- 1997 = 3.500 TEUs
- 2010 = 250.000 TEUs
- Transporte de grãos em 1990:
 - 81% rodo - 16% ferro - 3% hidro
- Transporte de soja 2003
 - 60% rodo

Hidrovias brasileiras

- 42.000km navegáveis e 8.500 km utilizados
- Custos 20% a 30% menores
- Soja, minérios, outros agrícolas, cimento, etc.
- Hidrovia- movimento
- Madeira = 3,65 milhões de ton
- Tietê-paraná = 1,6 milhões de ton ou
694.000 TKU
- São francisco = 43. 000 TKU

**CONSUMO DE ESPAÇO: Unidades Equivalentes de Capacidade de Carga**

MODAIS	HIDRO	FERRO	RODO
Capacidade de Carga	1 Comboio Duplo Tietê (4 chatas e empurrador)  6.000 t	2,9 Comboios Hopper (86 vagões de 70 t) 	172 Carretas de 35 t Bi-trem Graneleiras 
Comprimento Total	150 m	1,7 km	3,5 km (26 km em movimento)

Modal aéreo

- Frete elevado
- Rapidez no percurso
- Incluir tempo de coleta e de manuseio terrestre
- Variabilidade pequena
- Restrição de dimensões físicas do espaço
- Atende a destinos locais e internacionais

EMBALAGENS 2.0

A embalagem é um componente muito importante na logística internacional. Dentro do processo de exportação e importação a natureza da embalagem tornou-se fundamental para o sucesso das operações.

O custo da embalagem tem um impacto direto dentro do sistema logístico, mas poucas vezes esse custo é notado no consumo final. A integração da logística tende a diminuir os custos com embalagens pois ao trabalhar a embalagem dentro de um ciclo global pode-se ajustar as embalagens de acordo com as etapas desse sistema integrado.

As funções e objetivos das embalagens variam de acordo com o sistema logístico, pois é a estrutura logística que determinará quais as funções que a mesma deverá cumprir. Poderá em alguns casos até mesmo ter uma função comercial que possibilite auxiliar e até mesmo induzir o consumo do produto.

As funções das embalagens são:

- Preservar a qualidade dos produtos
- Proteger o produto
- Integridade física no transporte
- Função de marketing
- Auxiliar o consumo
- Orientação técnica do consumo
- Otimizar a movimentação do material
- Melhorar o controle e a armazenagem

O material de embalagem mais vulgar é o cartão. Vejamos algumas recomendações no que diz respeito às caixas de cartão:

1. Resistência. As embalagens de cartão devem ser suficientemente fortes para agüentarem o empilhamento, suportando o peso dos paletes sobrepostos.
2. Peso. O peso ideal da caixa de cartão (carregada) para ser paletizada é de 1,5 Kg. Pesos superiores a 20 Kg não são recomendáveis.

3. Volume. É difícil manusear caixas muito pequenas ou muito grandes.
4. Altura. Por questões de estabilidade, a altura não deve ser superior às medidas de comprimento e largura.

Existem alguns tipos de embalagem que não devem ser paletizados:

1. Muito fracas;
2. Muito pesadas;
3. Demasiadamente cheias;
4. Volumes com formas não usuais.



“A embalagem para consumo é aquela que possibilita o uso do produto, numa quantidade certa, econômica, sem desperdício, perda ou sem causar danos ou prejuízo, no caso de produtos perigosos.

Nos produtos de limpeza e higiene pessoal encontramos bons exemplos dessas funções. Os desodorantes em spray, cremes de barba, alguns remédios em recipientes plásticos, comida de micro-ondas, refrigerantes, são casos típicos, só para citar alguns.

Suas embalagens são confeccionadas de modo a serem facilitadoras de seu consumo.”

(Porto –
2000)

A integração da embalagem em toda cadeia é um dos motivos de padronização em pallets e outros tipos de recipiente agrupados, objetivando facilitar a movimentação e consequentemente a redução do custo logístico, dentro da exigências legais e de segurança. Para a exportação a embalagem torna-se mais importante

O conhecimento do destino e suas respectivas normas , idiomas, quantidades de consumo e simbologia são primordiais na exportação e as embalagens deverão corresponder às expectativas e normas dos países importadores.

Acompanhar o fluxo de material e verificar a situação da embalagem no destino final é determinante para o êxito das exportações. A embalagem é parte de um sistema logístico, e além de sua função básica de minimizar danos e facilitar o transporte das mercadorias pode agregar valor à mercadoria, pois para determinados produtos a embalagem torna-se o principal veículo de comunicação.

Possíveis danos a mercadoria ou uma embalagem com dimensões e design mal formatado poderão danificar a imagem e a confiabilidade do negócio, impedindo a continuidade nas relações comerciais.

Nessa complexa visualização do ambiente externo que pressiona e interage com as embalagens, seguramente a mesma sofrerá o impacto de necessidades diferentes. Condições de transporte e estocagem boas ou péssimas, exposição a pragas e oscilação de temperatura são variáveis presentes na cadeia de abastecimento internacional.

Acoplamento de vagões no transporte ferroviário, umidade no transporte marítimo, movimentações manuais para algumas mercadorias e empilhamento em armazéns são alguns dos fatores ambientais que podem danificar e prejudicar o produto e a embalagem deve ser configurada para resistir e proteger o produto.

Todo risco do sistema logístico, os aspectos físicos inerentes às movimentação das mercadorias deverão ser verificados para garantir a continuidade do negócio.

Embalagens Recicláveis:

A reciclagem de embalagem tornou-se muito importante para a redução de custos. A reciclagem além de um compromisso com o meio ambiente também deverá atender a legislações ambientais cada vez mais rigorosas.

A embalagem reciclável é boa mas a reutilizável é melhor ainda.

Logística Reversa ou Inversa - No mercado é considerada como o caminho que a embalagem toma após a entrega dos materiais, no sentido da reciclagem das mesmas. Nunca voltando para a origem. Muitos profissionais também utilizam esta expressão para considerar o caminho inverso feito para a entrada. voltando

Quanto a natureza e de acordo com a sua finalidade a embalagem pode ser dividida:

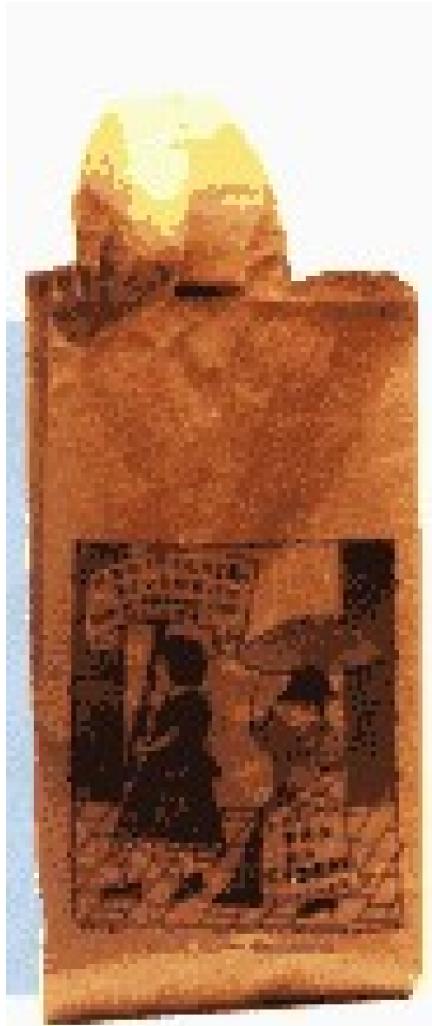
- ✓ Embalagem de consumo;
- ✓ Embalagem de transporte; e
- ✓ Embalagem industrial.



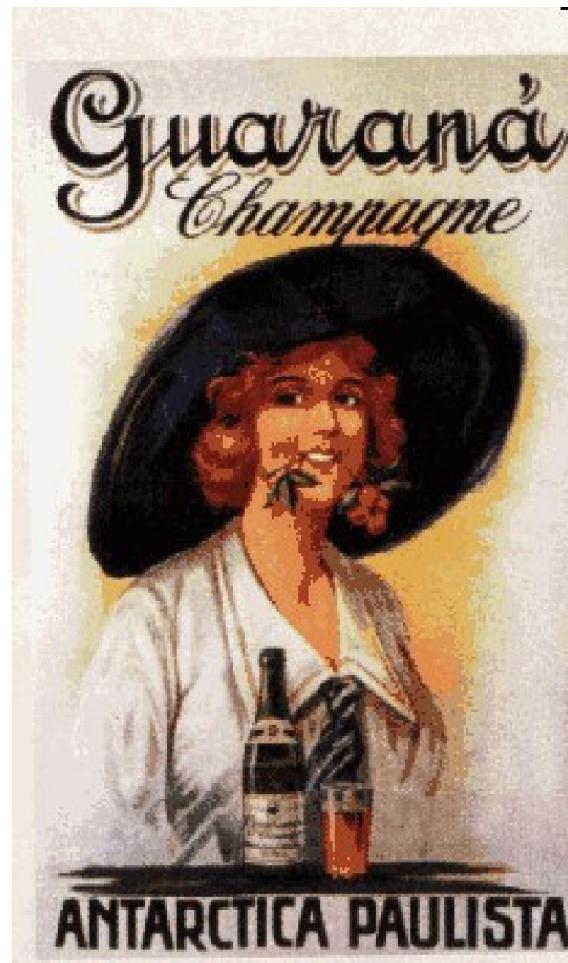
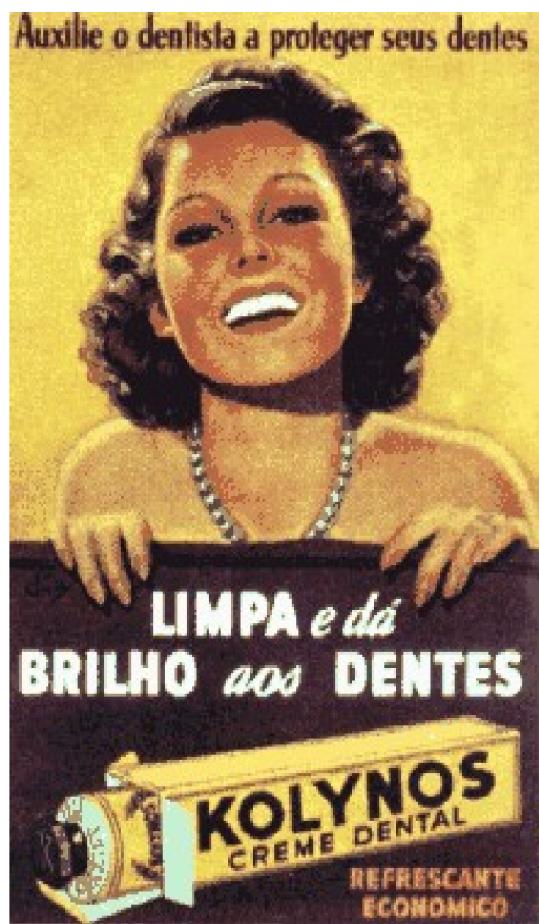
A partir da Segunda Guerra Mundial, os supermercados se instalaram nas grandes cidades, impulsionando inúmeras inovações na produção de embalagens.

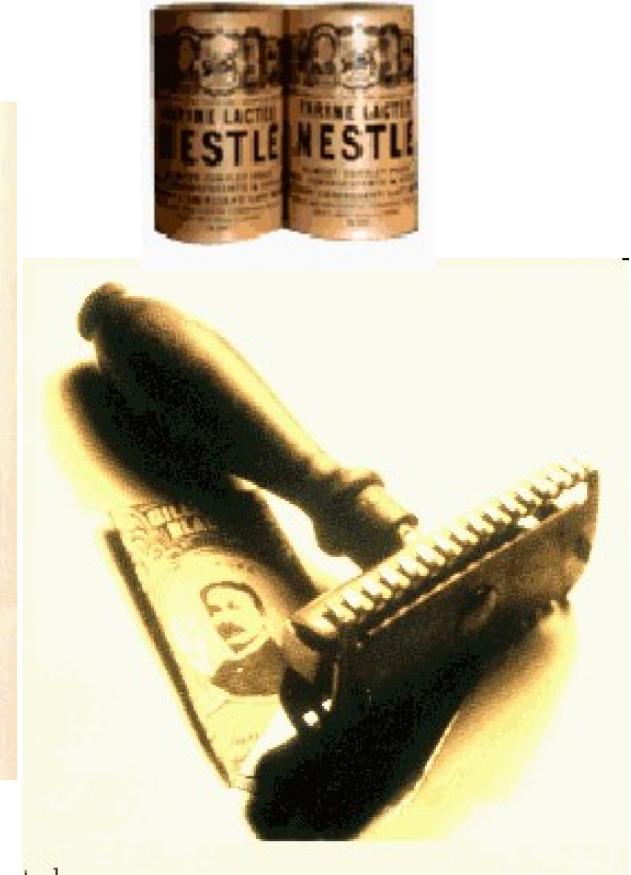
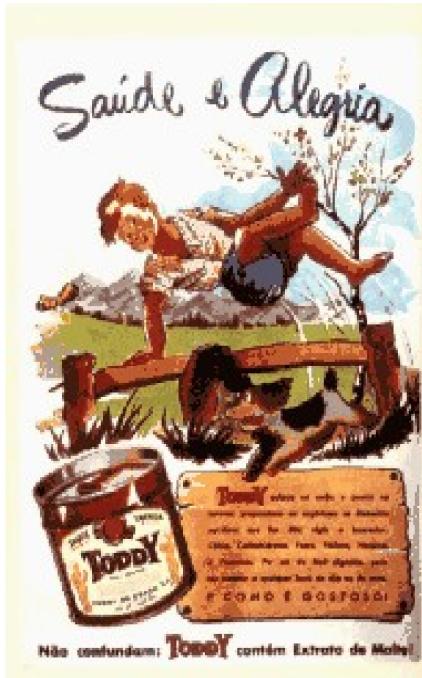
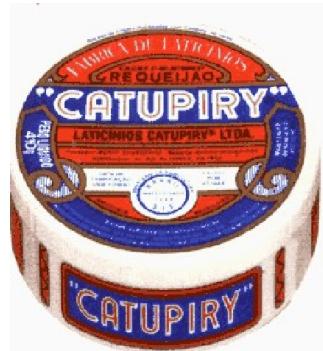
A partir daí, a embalagem começou a proteger a mercadoria no transporte e nasceu a função de proteção. Assim, a embalagem tem de conter, proteger, distribuir, vender e promover.





Até a industrialização, o velho e bom saquinho de papel foi a principal embalagem dos produtos de consumo, que até então, eram vendidos a granel.







fonte: www.leitederosas.com.br



O português e químico Eduardo Augusto Gonçalves chegou ao Brasil em busca de oportunidades. Depois de passar por outros estados, desembarcou em Joinville (SC) para gerenciar a Farmácia Delitsh, em 1912.

Em 1915, um ano depois de desenvolver a formulação do produto, a Pomada Minancora foi registrada no Departamento Nacional de Saúde Pública. A marca é uma referência à deusa grega da sabedoria, Minerva, acrescida da palavra âncora, que significa a permanência definitiva em solo brasileiro. A deusa Minerva segurando uma âncora, símbolo de segurança e compromisso



No mercado brasileiro, existem mais de 40 marcas diferentes de fermento, mas, na hora de citar uma, 96% dos consumidores ouvidos pela pesquisa Datafolha/Top of Mind citam só o Pó Royal.



O primeiro chocolate com crocante, da Lacta, foi lançado em 1938 e batizado simplesmente de Chocolate Lacta. Era ano da Copa do Mundo, e Leônidas da Silva, famoso jogador da Seleção Brasileira, pertencente ao São Paulo Futebol Clube, foi apelidado pela imprensa paulista de Diamante Negro por seu excelente desempenho.

Embalagem do Café Seletto de 1948. O café torrado e moído foi um dos primeiros produtos produzidos no Brasil e comercializado pré-acondicionado



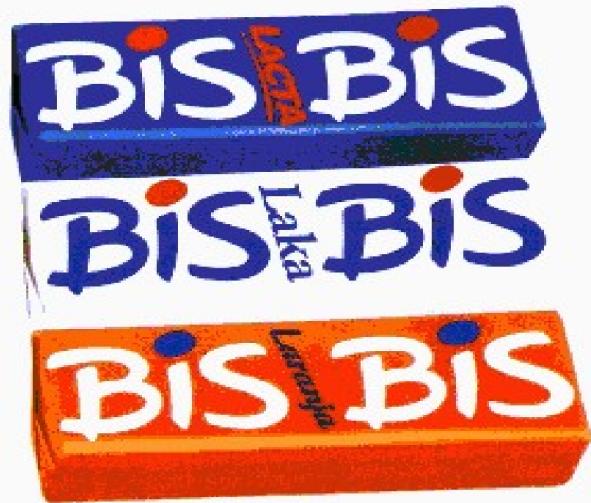
O celofane deixou de ser transparente e passou a ser cor maravilha, nome extraído de uma flor.



O Produto ganhou, ainda em 1942, uma campanha publicitária que sugeria: "Saboreie um bombom com a sua namorada".



Três versões das embalagens do Eucalol, sabonete à base de Eucalipto produzido pelo Laboratório Myrta, todas da década de 50.



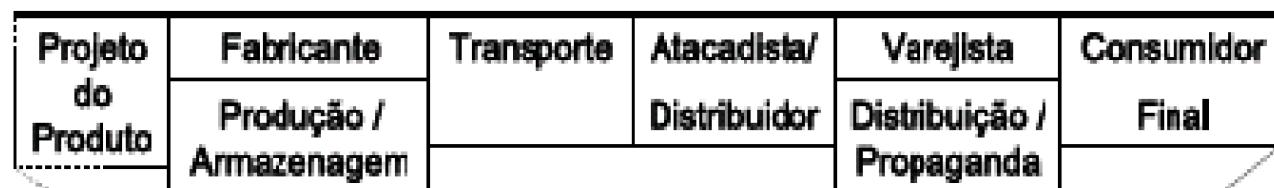
MAIS DE UM, É BIS

Lançado em 1942, o biscoito Bis mantém a mesma receita até hoje. A tradicional embalagem azul também pouco mudou. É um dos chocolates Lacta mais vendidos no país. Em 1998, ganhou a versão chocolate branco. O conteúdo é o mesmo do Bis original, só mudando a cobertura, com o chocolate Laka.



A Embalagem como diferencial logístico





**Foco da
Embalagem**

As embalagens podem ser divididas em :

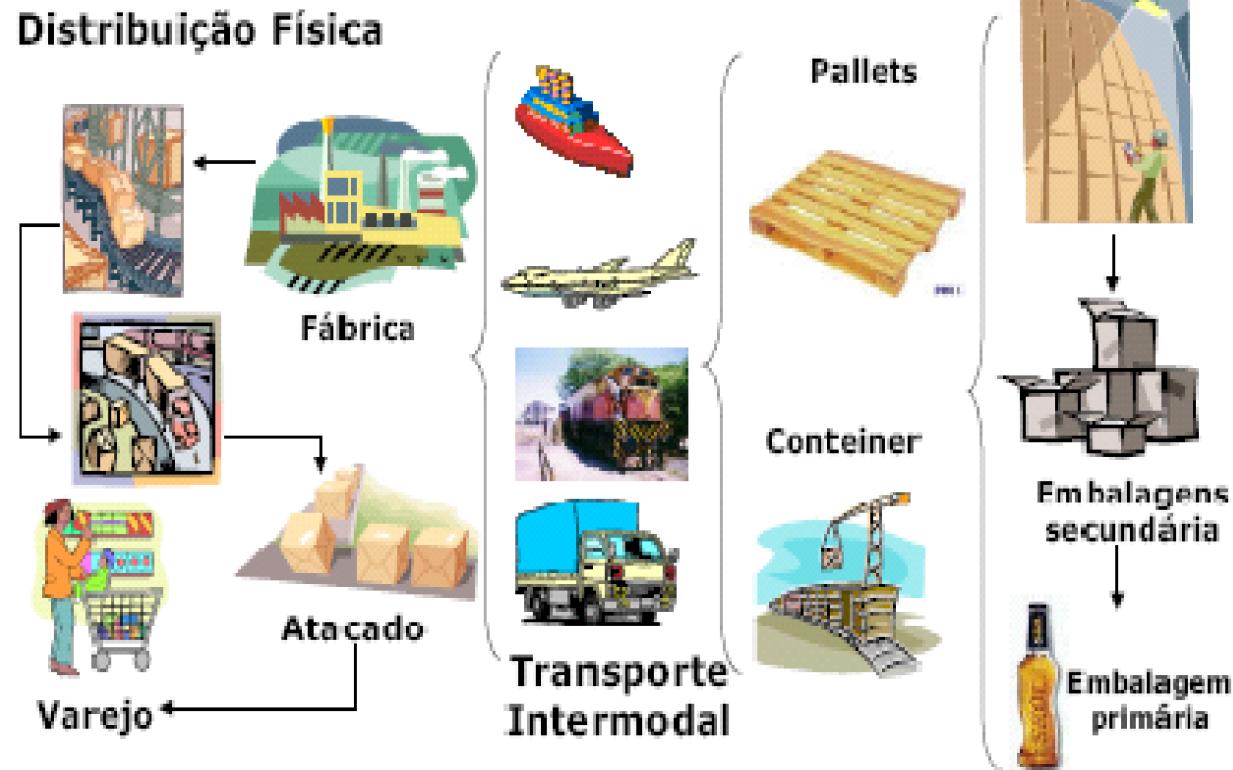
- ✓ Embalagem primária; e
- ✓ Embalagem secundária.

Embalagem e Logística

- Necessidade de cooperação entre marketing, engenharia e logística
- Influência da Logística no projeto de embalagens visando eficiência na distribuição
- Embalagem e acondicionamento: base para um sistema integrado de movimentação e armazenagem de materiais

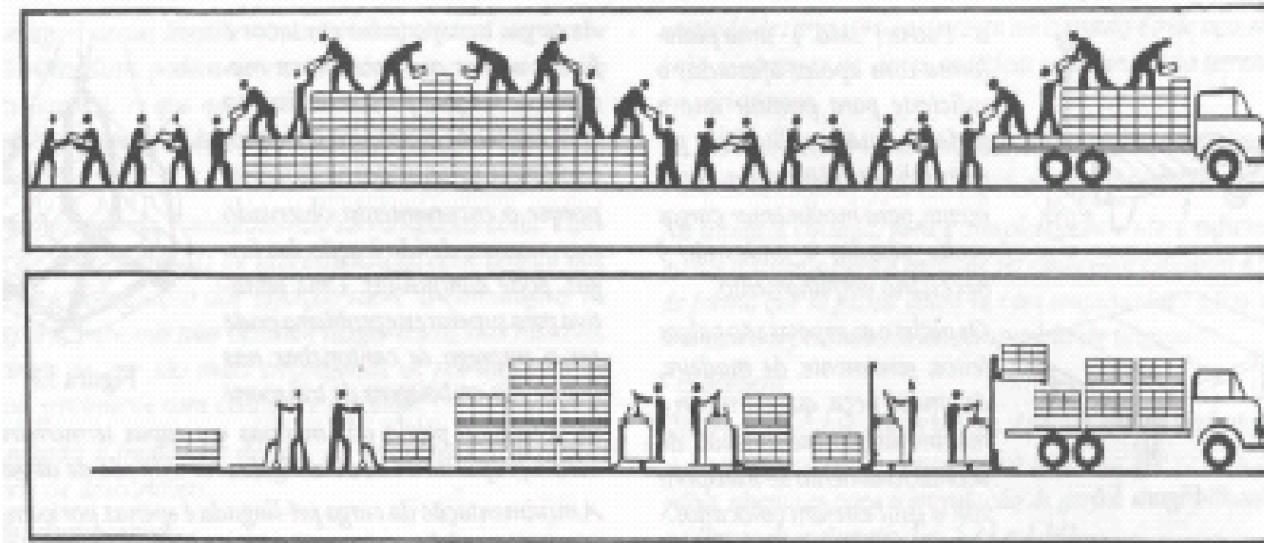
Unitização – Movimentação Armazenagem - Transporte

Distribuição Física

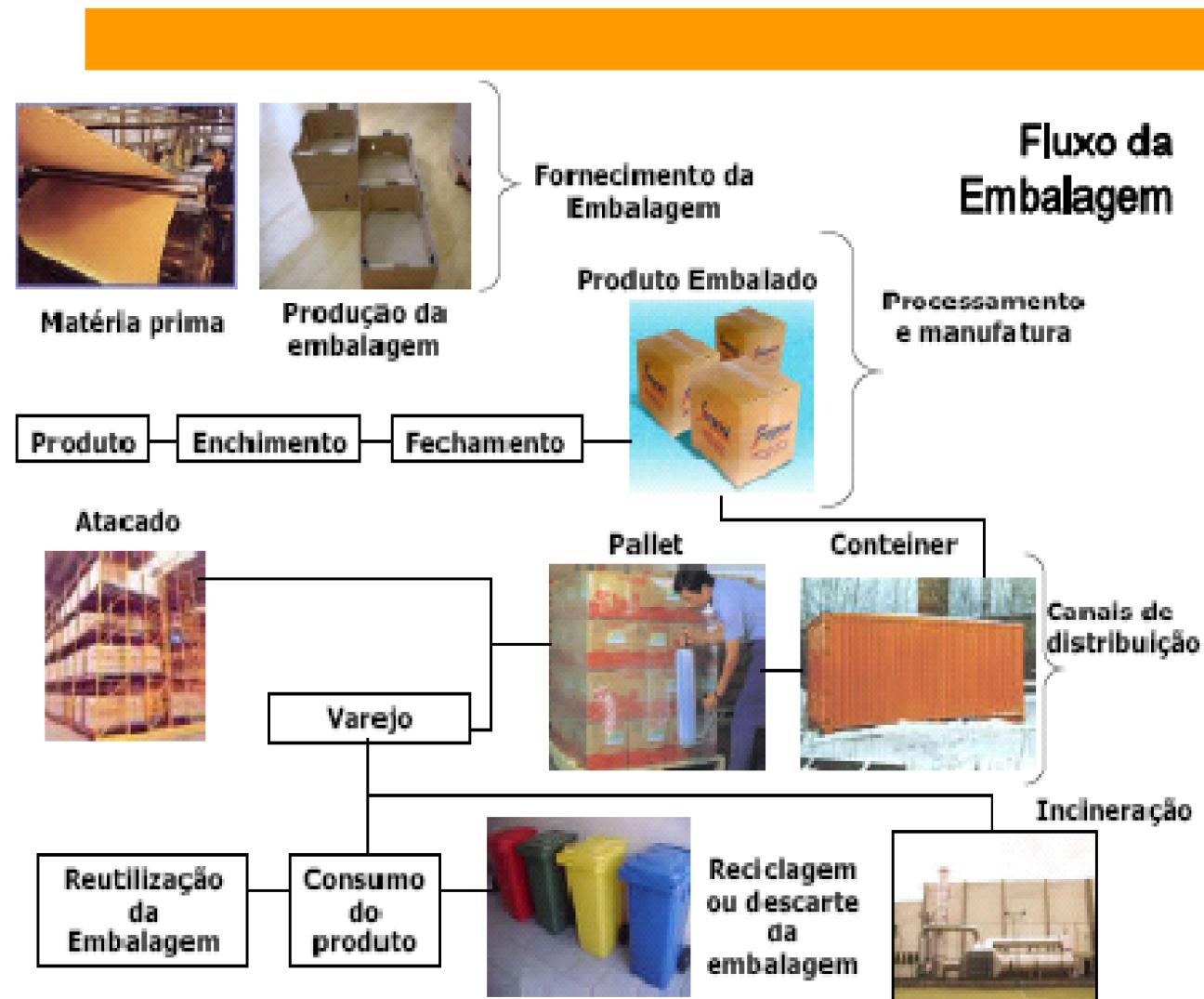


Fonte: Adaptado de Moura e Banzato, 1997, pág 289.

Armazenagem - Movimentação - Transporte



Fonte: Adaptado de Moura e Benzato, 1997, pág 147.



Fonte: Adaptado de Moura e Barzão, 1997, pág.273.

Logística Reversa

- Reutilização

- *Embalagens Retomáveis*

- Reciclagem

- *Alumínio* { 85% de reciclagem das latas de alumínio

- *Garrafas PET*

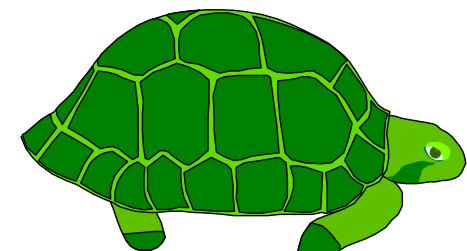
GLOBALIZAÇÃO DA ECONOMIA

Integração dos mercados nacionais e divisão internacional do trabalho por vocações regionais. Os fluxos de mercadorias, capitais e informações cruzam as fronteiras, formando um ambiente de transações globais.



A GLOBALIZAÇÃO NO BRASIL

- Modelo exportador: Fronteiras fechadas;
- Inflação: Composição de custo
inexistente.
- Anos 90: Fim da “Reserva de Mercado” e
exposição à concorrência internacional.
- Plano Real: Estabilização da moeda.



O CENÁRIO NO SÉCULO XXI

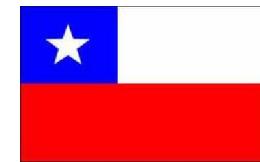
- China lidera a indústria e o comércio mundiais;
- Quebra da economia norte-americana, com fortes reflexos no mundo;
- Grécia falida. Portugal e Espanha a beira da falência;
- Risco de dissolução do Euro;
- Real valorizado favorece importações...



CLASSIFICAÇÃO DOS PAÍSES

Países Plataforma: Países de economia pequena, com inúmeros acordos comerciais. Usados para distribuição em país protecionista.

Países Emergentes: Países pobres com recente estabilidade política e rápido desenvolvimento econômico.
Recomendável manter presença. Ex.: Colômbia, Angola e Vietnam.



Chile



Costa Rica



Colômbia



Angola



Vietnam

CLASSIFICAÇÃO DOS PAÍSES

Países em Crescimento: Países com economia mediana, estabilidade política e econômica, com desenvolvimento constante. Vantajosos para quem se instalou cedo.



Brasil



China



Índia

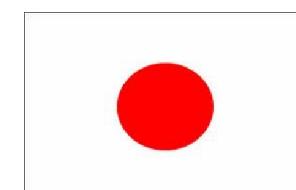
Países Maduros: Países ricos, com economias consolidadas. Costumam ser protecionistas. Poucas expectativas de crescimento. Melhor usar alianças estratégicas.



Alemanha



EUA



Japão

ACORDOS ECONÔMICOS

Áreas de Livre Comércio: Eliminação progressiva e recíproca das barreiras comerciais entre países associados.



NAFTA



MERCOSUL

União Aduaneira: Estados-membros eliminam gravames entre si e adotam tarifas externas comuns para não associados. Ex.: Association of South East Asian Nations - ASEAN.



ASEAN

ACORDOS ECONÔMICOS

Mercado Comum: Eliminam-se as restrições ao fluxo de produtos, capitais e trabalhadores entre os países membros.

União Econômica: Livre fluxos de capital, bens e trabalhadores e harmonização das políticas econômicas nacionais.

Integração Econômica: União de países, com políticas monetária, fiscal e social uniformes, além de moeda e Banco Central comuns.



U. Européia

DIVERSIDADE DOS POVOS - DIFICULDADES

- Diferentes moedas, sistemas cambiais e meios de pagamento. Ex: CADIVI - Venezuela;
- Barreiras alfandegárias. Ex: Alíquotas no Brasil;
- Restrições a produtos estrangeiros e incentivos à indústria local. Ex: França;
- Problemas com a infra-estrutura e condições de transporte (Angola);
- Diversidade cultural (Oriente Médio e Ásia).

BARREIRAS NÃO TARIFÁRIAS

- Quotas de exportação- EUA: açúcar, café, algodão, etc;
- Consularização de documentos (Honduras);
- Licenças prévias (Brasil);
- Certificados de origem (inúmeros países);
- Normas técnicas nacionais diferentes (tomada elétrica brasileira);
- Prática de *dumping*;
- Proteção ao trabalho infantil;
- Restrições ambientais descabidas;
- Padrões mínimos de desempenho;
- Etc...

A DIVERSIDADE

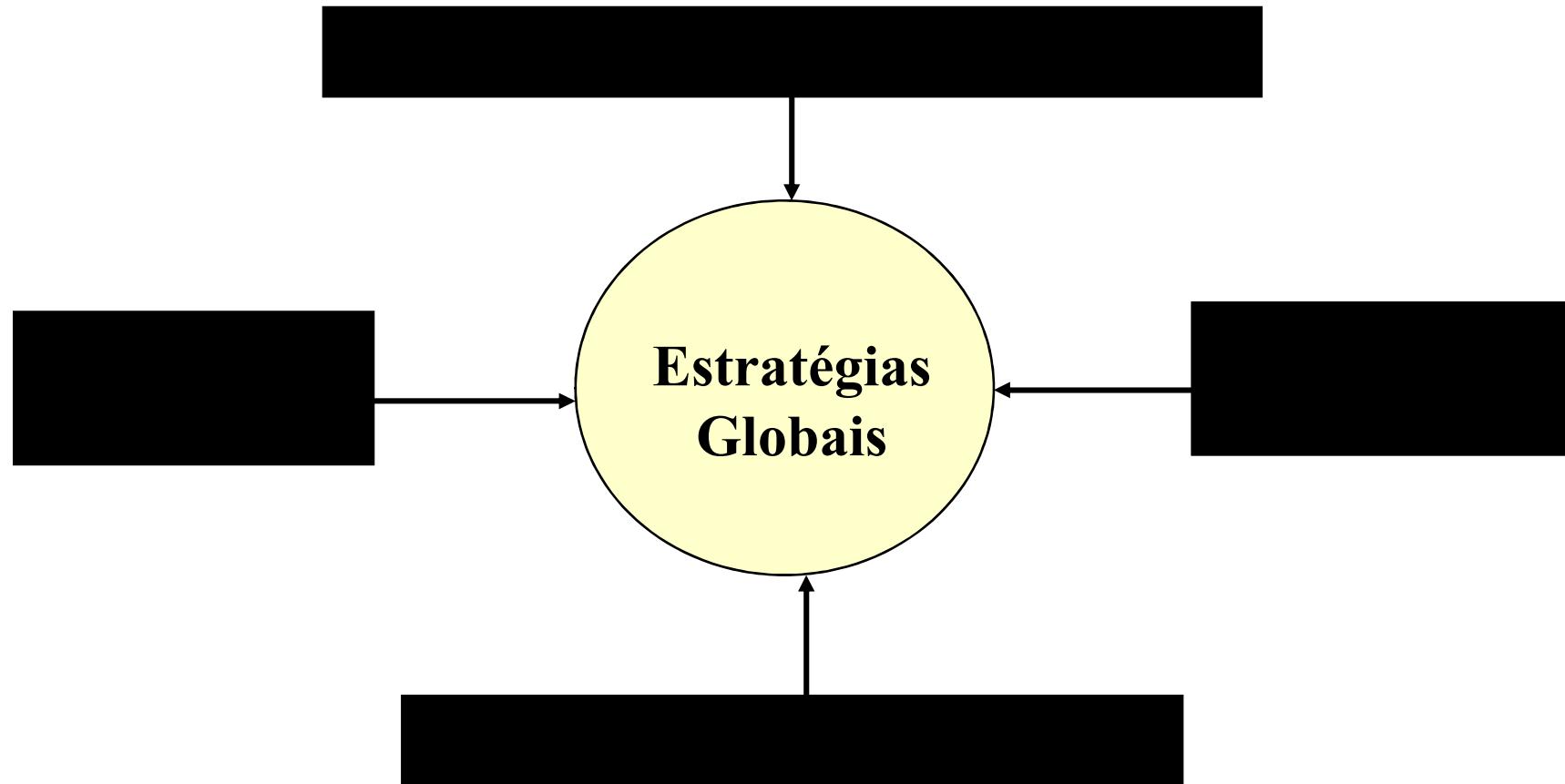
Legislação, biótipo, clima, relevo, religião, costumes e outras peculiaridades podem determinar a alteração do produto, de sua embalagem, ou até mesmo de toda uma cadeia produtiva.

RELIGIÃO: Judeus e Adventistas não trabalham aos sábados; muçulmanos não trabalham às 6. feiras.

CLIMA: Rio São Lourenço (Canadá) congela no inverno

COSTUMES: Restrições ao tráfego / Festividades em dias que não são feriados.

MODELO PORTER ADAPTADO (KOTABE & HELSEN)



ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Divisão Internacional: separada das atividades domésticas. Adequada quando há pouca diversidade de produtos;

Famílias de produtos: fábrica-foco;

Geográfica: por países ou regiões;

Matricial: cadeia de duplo comando (por família e geográfica) - Pensar global e agir localmente;

Rede transnacional global.

ESTRATÉGIAS DE DISTRIBUIÇÃO COM INVESTIMENTO

FRANQUIAS E LICENCIAMENTOS: Contratos para cessão de know-how, processos, uso de marca e patente, em troca de royalties. Demanda poucos recursos e contorna barreiras protecionistas, dando acesso a mercados fechados. Receitas pequenas.

JOINT-VENTURES: Compartilhamento de capital e risco com empresa local, criando um novo negócio, já com escala operacional. Retorno e controle maiores que no licenciamento. Grande sinergia com o ambiente local. Maior acesso à rede de distribuição.

ESTRATÉGIAS DE DISTRIBUIÇÃO COM INVESTIMENTO

FÁBRICAS-FOCO: Fábricas em diferentes países, segundo a vocação local. Especializadas por famílias de produto para intercâmbio global de componentes. Elevados recursos e riscos. Indicada para entrantes precoces.

SUBSIDIÁRIAS INTEGRAIS: Montadoras iniciando do zero, com equipes expatriadas. Elevados recursos e riscos. Total controle sobre processo e marcas no estrangeiro. Forte comprometimento com o mercado local. Indicado para entrantes precoces nos mercados em crescimento.

ESTRATÉGIAS DE DISTRIBUIÇÃO COM INVESTIMENTO

Fusões e Aquisições:

- Indicado para entrantes tardios;
- Mais rápido do que implantar uma Subsidiária ou Fábrica-Foco;
- Agrega *know-how* e marcas às pré-existentes;
- Possível choque de culturas corporativas;
- Risco de fábricas obsoletas, marcas desprestigiadas, elevadas dívidas trabalhistas ocultas, xenofobia, etc.

REPRESENTAÇÃO PICTÓRICA

País de origem



EXW

FOB

FAS

FCA

DAP

DAT



País de destino



CFR
CIF

DDP

Qualquer
modal

CIP
CPT



Qualquer modal



DAT