
LOGÍSTICA: EVOLUÇÃO INTERNACIONAL E NACIONAL

Luiz Antônio Domingos da Silva - ncolossi@terra.com.br

Nelson Colossi - ncolossi@terra.com.br

Bruna Lívia Timbó de Araújo - bruna_lta@hotmail.com

Pedro Luís De Oliveita Neto - pedroloneto@gmail.com

Jackson Balthazar de Arruda Camara - jacksoncamara@hotmail.com

Diones Soares de Souza - diones.soares@gmail.com

* Submissão em: 03/11/2016 | Aceito em: 13/12/2016

RESUMO

O presente estudo versa sobre a logística, apresenta estudos recentes que abordam o objetivo principal, qual seja mostrar a existência da logística e sua relação com a sociedade. Englobando assim, as causas que a motivam, os sujeitos participantes e a sua evolução ao longo da história. A logística surgiu o homem primitivo produziu no próprio local mais do que poderia consumir. Dessa forma, apareceu a necessidade de transportar frutos de seu trabalho, atingindo-se, assim, as primeiras soluções tecnológicas, que chegaram a seu ápice com a descoberta da roda. A logística como arte de administrar o fluxo de materiais, produtos e pessoas de determinados locais para outros, onde estes forem necessários, mostrou que a administração logística objetiva desperdício zero e o aumento da qualidade do serviço ofertado. Conclui-se, no presente estudo, que a logística é de suma importância para o mercado nacional e internacional, mesmo diante dos diversos problemas enfrentados diariamente, esta não para de evoluir e trazer benefícios a população como um todo.

Palavras-Chave: Logística. Conceito. Evolução. Nacional. Internacional.

LOGISTICS: INTERNATIONAL AND NATIONAL EVOLUTION

ABSTRACT

This study deals with the logistics, presents recent studies that address the main goal, which is to show the existence of logistics and its relationship with society. Encompassing thus the causes that motivate the participants subjects and their evolution throughout history. Logistics primitive man emerged produced on-site more than they could consume. Thus, it came the need to carry fruits of their labor, reaching thus the first technology solutions, which reached its peak with the wheel of discovery. Logistics as art of managing the flow of materials, goods and people from certain places to other places where they are needed, showed that management logistics objective zero waste and increasing the quality of service offered. It can be concluded in this study that logistics is of paramount importance to the national and international market, the face of various problems faced daily, this continues to evolve and benefit the population as a whole.

Keywords: Logistics; Concept; Development; National; International.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo visa demonstrar as características do conceito de logística, objetivando mostrar sua existência, bem como, seu surgimento e evolução ao longo do tempo, em seu nível internacional, nacional e regional.

Acerca do conceito de logística, vale mencionar que trata da arte de administrar o fluxo de materiais, produtos e pessoas de determinados locais para outros, onde estes forem necessários. Ademais, o sistema logístico engloba o fluxo total dos materiais, desde o ponto de aquisição de matéria-prima, até o ponto de entrega ao consumidor.

Sobre as peças fundamentais da logística empresarial, que são a administração de materiais e a distribuição física, estas trabalham com o processamento de pedidos, transportes e controle de estoques, serão melhor definidas no item da conceituação logística.

Possui como objetivo o presente estudo, mostrar a existência da logística e sua relação com a sociedade. Englobando assim, as causas que a motivam, os sujeitos participantes e a sua evolução ao longo da história.

O estudo aqui elaborado encontra-se dividido em três capítulos, apresentando o conceito de logística, evolução internacional e evolução nacional, respectivamente.

Concluindo o presente estudo, encontram-se no texto as peculiaridades da economia brasileira, alguns pontos importantes referentes a logística e a sua aplicação no mercado competitivo, bem como possíveis entraves de aplicação da logística no Brasil.

2 LOGÍSTICA: CONCEITO

Acerca da origem da palavra logística, o autor Uelze explica: “vem do francês loger, que significa acomodar, ajeitar ou receber”. (UELZE, 1974, p. 47).

Ainda, o mesmo autor menciona que seu uso, de forma inicial, foi utilizado na arte militar, onde cuidava do transporte de suprimentos e acantonamento de tropas. No decorrer do tempo, passou a ser usada na área empresarial, já como a arte de administrar o fluxo de materiais, produtos ou homens, entre os vários pontos do território de operação de uma organização (UELZE, 1974, p. 47).

Destarte, o conceito de Sistema Logístico evoluiu de forma significativa nas décadas que se sucederam à II Guerra Mundial (UELZE, 1974, p. 47).

Para Campos (2009, p. 11):

A logística é uma atividade humana que acompanha a própria evolução do homem. Pode-se fazer um corte na história e pensar a partir dos homens das cavernas; veja que quando estes nossos ancestrais iam caçar, algumas questões se faziam presentes, como, por exemplo: Onde vamos caçar? Que instrumentos de caça são necessários? Como abater as caças? Como embalar a caça? Como transportar a caça? Como armazenar a caça de tal modo que esteja em condições de uso? Agora pense que atualmente as empresas executam essas atividades de compra, embalagem, transporte e armazenagem. (CAMPOS, 2009, p. 11).

Segundo Uelze (1974, p. 48): “o objetivo da logística é a maximização do valor econômico dos produtos ou materiais, colocando-os no tempo e no espaço, onde e quando necessários, dentro do custo total mais baixo possível”.

Ainda, para o mesmo autor:

Oportuno seria lembrar que a utilidade de um produto não depende apenas de sua forma ou de seu conteúdo intrínseco, mas, também, de “onde” está e quando “estará”. A gestão de estoque é importante na logística, pois, mesmo sem movimentação física, está realizando função dentro do sistema logístico ao efetivar essa aproximação no tempo (UELZE, 1974, p. 48).

Assim, pode-se dizer que a logística trata da arte de administrar o fluxo de materiais, produtos e pessoas de determinados locais para outros, onde estes forem necessários. Ademais, o sistema logístico engloba o fluxo total dos materiais, desde o ponto de aquisição de matéria-prima, até o ponto de entrega ao consumidor (UELZE, 1974, p. 48).

Importante citar que a área da logística tem, também, como propósito instrumentalizar a comunidade empresarial para o emprego de modernas estratégias e técnicas logísticas, tanto na forma de projetos de assessoria, consultoria, pesquisa e cursos de atualização ou reciclagem, bem como treinamentos *in company* (CAIXETA-FILHO; MARTINS; 2001, p. 211).

Conforme Silva e Bazoli (2010, p. 04):

No cenário econômico atual, em que a crise prolifera em escala mundial, o aumento do desemprego é exponencial e o aumento da concorrência é global, o ‘mercado’ determina o preço. Portanto, as empresas que tiverem vantagens competitivas conquistadas por processos logísticos eficazes poderão também ser atrativas aos olhos do consumidor. (BAZOLI, 2010, p. 04).

Assim, a busca pela satisfação do cliente é algo essencial, atualmente, para a vida de uma empresa. Ademais, a concorrência é ampla e até mesmo desleal, às vezes. Quando se fala na satisfação do cliente, a qualidade vem à tona, porém em um mundo globalizado isso passou de diferencial para obrigação, então, diferencial competitivo é a expressão que define melhor o papel desta importante ferramenta de gestão na atualidade (PAURA, 2012, p. 19).

Já na visão de Caixeta- Filho e Martins (2001, p. 210) a logística é:

Um termo muito citado porém não bem definido, engloba diversos segmentos, como a distribuição física, a administração de materiais, os suprimentos, os transportes, as operações de movimentação de materiais e produtos, entre outros. Segundo Ballou (1995), a logística empresarial trata de todas as atividades de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável. (CAIXETA-FILHO E MARTINS, 2001, p. 210).

Ainda, para os mesmos autores:

São consideradas atividades principais dessa cadeia o transporte, a manutenção de estoques e o processamento de pedidos, e como atividades secundárias a armazenagem, o manuseio de materiais, a embalagem de proteção, a obtenção, a programação de produtos e a manutenção de informações. Esse processo é de suma importância para a economia e para as empresas que têm como objetivo ofertar níveis de serviços eficientes e eficazes (CAIXETA-FILHO e MARTINS, 2001, p.210).

Destarte, as peças fundamentais da logística empresarial são a administração de materiais e a distribuição física, sendo que estas trabalham com o processamento de pedidos, transportes e controle de estoques, apenas diferindo entre si, em relação a origem dos fluxos analisados (CAIXETA-FILHO e MARTINS, 2001, p.210).

Verifica-se que em nenhum setor da indústria existe uma mudança que esteja em maior evidência do que na área da logística. Ademais, ao longo de vários anos tem havido indicações de que importantes modificações estavam brotando e que atualmente as mesmas alcançaram proporções revolucionárias, as quais estão acontecendo de forma tão rápida nesta área, que a velha ordem está desmoronando (UELZE, 1974, p. 01).

Na opinião de Uelze (1974, p. 02), o computador é um dos meios que proporciona a revolução da logística, assim:

O computador é um destes meios. Durante vários anos a comunidade científica tem tomado conhecimento das tarefas que podem ser executadas por um computador. Hoje a comunidade dos negócios está explorando novos campos de utilização para o computador. Sistemas de informação inteiramente novos estão sendo desenvolvidos, usando equipamento eletrônico de processamento de informações altamente sofisticado. Estão sendo forjados novos meios de administração, e muitas das velhas práticas em breve se tornarão obsoletas. Claro, não é todo mundo que aprecia tais modificações. Há aqueles (talvez o tradicional guarda-livros estereotipado nos filmes de faroeste, ainda equipado com viseira verde e caneta de pena de ganso) que apreciam estas mudanças, tanto quanto apreciaram uma peste. Sem dúvida, levantarão objeções quanto ao valor de novos meios e melhores métodos, até o dia em que o sombrio ceifador os levará para outra vida. Mesmo assim, a revolução da logística continuará e seus efeitos serão profundos. (UELZE, 1974, p. 02)

A partir disso, os avanços na área da tecnologia de informação passaram a contribuir de forma importante no aumento da capacidade de administrar a empresa como um todo,

proporcionando, também, oportunidade à aplicação de técnicas e conceitos de administração moderna, não deixando de fora os problemas logísticos (UELZE, 1974, p. 47).

Nesse cenário, cabe ao profissional de logística estudar como prover, de forma eficiente, a lucratividade nos serviços de distribuição ao cliente, no fluxo de materiais dentro da empresa, no planejamento de compra, passando pelo controle e organização de estoques de matérias-primas e produtos acabados, bem como no planejamento de controle da produção e no controle de transporte de embalagens (PAURA, 2012, p. 23).

Nesse sentido, tem-se que um sistema logístico:

deve dispor de um sistema de comunicações. Esse subsistema deve cuidar dos pedidos dos clientes (demanda) e encaminhá-los até os fornecedores (oferta). Deve dar instruções que autorizam a movimentação e/ou remessa de material, e verificar qual o comportamento dos fluxos de movimentação, possibilitando a coordenação da oferta-procura em termos de suprimento e distribuição física (UELZE, 1974, p. 51).

Diante disso, surge o principal problema da logística nas organizações, das quais grande parte das empresas ainda não aglutinou o setor de logística sob a coordenação de um único departamento. Dessa forma, os problemas são resolvidos por vários departamentos, dentre estes, o de produção e o de marketing. Ocorrendo, quase sempre, a visão da logística e dos seus centros geradores de custos como função distinta, quer da produção, quer da comercialização (UELZE, 1974, p. 52).

Em relação a meta da logística empresarial, esta visa garantir a disponibilidade de produtos e materiais nos mercados e pontos de consumo com a máxima qualidade, rapidez e eficiência, diante de custos controlados e conhecidos. Atualmente, pode-se considerar que a logística é a última fronteira em que se pode conseguir economias importantes e reforçar a competitividade na administração de empresas (CAIXETA-FILHO; MARTINS; 2001, p. 211).

Segundo Caixeta-Filho e Martins (2001, p. 211) para atingir a meta:

a logística vem desenvolvendo-se em ritmo mais acelerado, para fazer frente à demanda de administrar e coordenar cadeias de suprimento e distribuição cada vez mais complexas. A crescente internacionalização da economia, por um lado, e o aumento de opções logísticas no Brasil (privatização de portos e ferrovias, investimentos em infraestrutura, o aparecimento de operadores logísticos), por outro, tornam mais complicada a otimização das operações logísticas. O uso de metodologias de áreas de ponta, como Informática e Sistemas de Apoio à Decisão, é fator fundamental para o correto desempenho logístico. (CAIXETA-FILHO e MARTINS, 2001, p.211).

Outro ponto importante é o aumento dos efeitos ambientais decorrentes de operações logísticas, eis que surge um vasto campo para estudos e pesquisas, sejam estas no plano teórico ou em aplicações de pequeno ou grande porte. Assim, atualmente, percebe-se que devido à falta de recursos, à disposição de resíduos, aos congestionamentos e aos índices de poluição, o governo e as

empresas têm dado prioridade para resolução desses e de outros problemas de natureza similar (CAIXETA-FILHO; MARTINS; 2001, p.212).

Destarte, as empresas estão buscando realizar suas operações logísticas de maneira mais amigável possível com o meio ambiente. Ademais, percebe-se que as medidas até então adotadas, não estão trazendo resultados eficientes, o que traz uma grande preocupação com a questão de custos e de qualidade de serviços (CAIXETA-FILHO; MARTINS; 2001, p.212).

Surge, então, a logística reversa que de acordo com Leite (2000, p. 60, *apud* CAIXETA-FILHO; MARTINS, 2001, p.212):

é uma nova área de logística empresarial que tem como preocupação o equacionamento da multiplicidade de aspectos logísticos do retorno ao ciclo produtivo dos diversos tipos de bens industriais, dos materiais constituintes dos mesmos e dos resíduos industriais, por meio da reutilização controlada do bem e de seus componentes ou da reciclagem dos materiais constituintes, dando origem a matérias-primas secundárias que se reintegram ao processo produtivo. (CAIXETA-FILHO e MARTINS, 2001, p.212).

Com efeito, apresenta em seu objetivo, a logística reversa, sua própria denominação, ou seja, reverso dá o sentido de avesso, contrário, e esse é objetivo: cuidar do fluxo de retorno dos materiais ao longo da cadeia de abastecimento. Ademais, a necessidade de cuidar do fluxo de retorno dos bens não é tão recente quanto a logística reversa (SILVA; BAZOLI, 2010, p.17).

Nesse sentido:

Outro conceito é que a logística reversa representa todos os assuntos relacionados com as atividades logísticas cumpridas com o objetivo de redução, reciclagem, substituição, recuso de materiais e a disposição final. Os aspectos ambientais têm um profundo impacto no trabalho logístico (CAIXETA-FILHO; MARTINS; 2001, p.212).

Para Caixeta-Filho e Martins (2001, p. 212): “é sabido que esse será o maior assunto na área de logística dos próximos tempos, incorporando o gerenciamento ambiental”.

Não sendo, assim, rara a sua aplicação e um contexto multidisciplinar, citando, como exemplo, o cálculo do custo de transporte que utiliza conhecimento da área de custo, de informática, de matemática e, dependendo do caso, de estatística. A logística é uma área de estudo inserida em um macrossistema, é uma área cujos conceitos ainda estão em fase de desenvolvimento (CAMPOS, 2009, p.11).

Conforme o autor Paura:

A logística ajuda não somente as empresas, mas a qualidade de vida local, no que diz respeito ao desenvolvimento de infraestrutura para sua operacionalidade. O tema logística hoje é vital para as empresas à medida que otimiza recursos e aumenta a qualidade, o que significa, gastar menos com resultados melhores. A infraestrutura logística das cidades e das regiões é de responsabilidade do poder público (PAURA, 2012, p.21).

Com efeito, a administração logística está ligada à redução de gastos desnecessários, que não agreguem valor ao produto. Dessa forma, a administração logística objetiva desperdício zero e o aumento da qualidade do serviço ofertado, sendo delineado na moderna logística empresarial (SILVA; BAZOLI, 2010, p. 04)

Conclui-se, que a missão da logística é conseguir colocar o produto e/ou serviços corretos, no tempo certo, no lugar certo e nas condições certas, ao mesmo tempo em que gera o máximo de retorno à empresa (SILVA; BAZOLI, 2010, p. 26).

3 EVOLUÇÃO INTERNACIONAL DA LOGÍSTICA

Na opinião de Uelze (1974, p. 11): “o campo da logística é tão velho quanto a humanidade”.

Verifica-se que a logística surgiu no momento em que o homem primitivo produziu no próprio local mais do que poderia consumir. Dessa forma, apareceu a necessidade de transportar frutos de seu trabalho, atingindo-se, assim, as primeiras soluções tecnológicas, que chegaram a seu ápice com a descoberta da roda (UELZE, 1974, p.11).

Paura (2012, p. 51) lembra que:

Primeiramente, vamos entender a importância da logística na sociedade atual e como essa importância foi se desenvolvendo ao longo dos anos. O homem, no período da pré-história, era nômade, ou seja, vivia mudando de um lugar a outro, consumindo tudo que tinha por ali. Quando acabava, levantava acampamento, e se dirigia para outra região que provesse suas necessidades. Aos poucos, o homem conseguiu ter o domínio de certas culturas agrícolas, e não havia mais a necessidade de ser nômade. Começa aqui o desenvolvimento das atividades logísticas, pois ao cultivar o alimento, havia necessidade de armazenamento uma vez que ele não pode ir a qualquer época do ano colher o que consumirá no instante que precisa. Nasce, assim, o casamento da logística com a sociedade.

A revolução, guerra e doenças desde há muito têm marcado a história da humanidade, segundo o autor UELZE (1974, p.01).

Acerca desse trio (revolução, guerra e doenças), tem-se que:

Cada mudança de maior envergadura, no curso da civilização, tem sido caracterizada, de algum modo, pela presença de, pelo menos, um membro daquele famoso trio. Por vezes o curso da história tem sido mudado por guerras, muitos livros têm sido escritos com tais crônicas. Por vezes as guerras têm sido de natureza revolucionária, trazendo consigo importantes modificações na direção da qual a sociedade marcha. E por vezes as mesmas têm sido acompanhadas por epidemias e tudo o que estas representam (UELZE, 1974, p.01).

Percebe-se ser fácil traçar o impacto que as guerras militares e revolucionárias produzem no curso da história da humanidade, haja vista sua forma imediata. Assim, de fato seu legado poderá ser mais duradouro e mais importante do que os efeitos de qualquer campanha militar (UELZE, 1974, p. 02).

A logística era trabalhada na estratégia das tropas militares, mostrando, assim, sua origem ligada às guerras. Ademais, era considerado o grupo de apoio das estratégias bélicas e cuidava de todo o processo de transporte de soldados e armamentos bélicos ao campo de batalha (SILVA; BAZOLI, 2010, p. 04).

O impacto causado pelas guerras militares tem sido importante e, em certas ocasiões, tem sido imediato. O impacto de uma revolução econômica, no entanto, não é menos profundo. De fato, seu legado poderá ser mais duradouro e mais importante do que os efeitos de qualquer campanha militar (UELZE, 1974, p.02).

Conforme Campos (2009, p. 13): “O desenvolvimento da logística, a partir do ponto de vista econômico, pode ser mais bem entendido a partir do estudo desenvolvido por Anderson (1986), que dividiu a evolução da logística em quatro fases, chamando-as de revoluções”.

Seguindo a abordagem de Campos (2009, p.13):

Assim, a primeira revolução logística data do século XI, quando a Igreja Católica iniciou o processo de desestruturação da sociedade feudal. Como consequência vieram as guerras de conquistas chamadas de cruzadas, nas quais por trás dos motivos religiosos existiam interesses econômicos. Esse fato resultou em avanços tecnológicos e culturais, decorrentes do intercâmbio comercial que se criou na reconquista da Europa. Os pequenos feudos (formas de organização social europeia da Idade Média, cujas características se pautavam no poder centralizado nas mãos dos senhores feudais, na economia baseada na agricultura e na utilização do trabalho servil) retiram as suas barreiras “físicas” que os mantinham isolados de qualquer intercâmbio com outros agrupamentos humanos, estabelecendo, dessa forma, relações comerciais fora de suas fronteiras.

Com efeito, a primeira revolução da logística contribuiu para o surgimento da segunda revolução, tendo em vista a dinamização do fluxo monetário e um crescente volume de créditos, em virtude da intensificação do comércio. Fato que gerou a de alguns bancos europeus com práticas de garantias monetárias, notadamente no século XVII em Amsterdam e Londres (CAMPOS, 2009, p.13).

Na sequência, a terceira revolução da logística se deu em função de duas grandes mudanças, quais sejam: a primeira foi entendimento de que a divisão coordenada do trabalho aumenta a capacidade de produção e a segunda foi a consequência de que as técnicas de produção são variáveis, podendo ser adequadas em função do contexto, tornando-se poderosas fontes de ganhos comerciais (CAMPOS, 2009, p.14).

Ainda sobre a terceira fase, Campos (2009, p. 14) menciona que:

Essa fase ocorreu em Londres com a primeira Revolução Industrial, caracterizada pela utilização do ferro como matéria-prima e do carvão como fonte de energia, que teve como destaque a indústria têxtil na Europa, entre 1760 e 1800, com a utilização de máquinas que impulsionaram o desenvolvimento tecnológico do setor. Assim, com essa nova consciência

de ganhos por meio da divisão de trabalho e a utilização de novas tecnologias como forma de integração vertical de redes de fábricas.

Em meio a expansão industrial (1860-1900), a quarta revolução surge, época em que ocorreu a segunda Revolução Industrial, caracterizada pelo uso do aço como matéria-prima e da eletricidade como fonte de energia. A citada fase foi caracterizada pelo desenvolvimento tecnológico e industrial que extrapolou as fronteiras da Inglaterra e depois da Europa. Diante de tal contexto, França, Alemanha, Itália, Bélgica, Holanda, Estados Unidos e Japão aderiram a essa nova fase de expansão econômica (CAMPOS, 2009, p. 15).

Campos (2009, p. 15) relata que:

O conceito de Logística tomou grande impulso com os estudos desenvolvidos na área militar, sobretudo a partir do século XVII, por Antoine Henri, Barão de Jomini, general e escritor militar, que publicou em 1836 a obra *Précis de l' Art de La Guerre* (Compêndio da Arte da Guerra). Nesta obra Jomini (1862, p.14) descreveu uma das primeiras tentativas de definição de Logística. Ele apresentou a arte da guerra em cinco partes: a estratégia, a grande tática, a logística, a engenharia e a pequena tática. Para ele a Logística significava a “arte prática de movimentar os exércitos”, incluindo nesse contexto atividades como: o transporte, as medidas administrativas e as atividades de reconhecimento e de informação necessárias para a movimentação e a manutenção de forças militares organizadas (CAMPOS, 2009, p.12).

Ressalta-se como pontos principais dessa abordagem, o desenvolvimento da logística dentro do âmbito militar que, de início, foi entendida como uma função meramente operacional, concentrada, limitadamente, nas atividades administrativas relativas aos deslocamentos, ao acampamento e ao alojamento das tropas em campanha. Assim, em seu estágio natural de evolução, esse conceito foi revisto logo na Primeira Guerra Mundial, assumindo papel de maior relevância (CAMPOS, 2009, p.12).

Para Silva e Bazoli (2010, p. 07): “se antes da máquina a vapor o comércio e o fluxo de mercadorias era restrito, agora estavam criadas as condições iniciais para que a expansão acontecesse, dando início à **Revolução Industrial**”.

Acerca da Revolução Industrial, importante citar a explanação de Silva e Bazoli (2010, p.07):

A Revolução Industrial pode ser dividida em duas etapas. A primeira, que se iniciou em 1780, estava concentrada na Inglaterra e nas fábricas de produção de produção têxtil. Como apontam Heilbroner e Milberg (2008), nessa época o país vinha de transformação bem-sucedida de uma sociedade feudal para uma sociedade industrial, além disso, vivia um período próspero e a riqueza não estava concentrada somente nas mãos dos nobres, mas também da classe média. Esse fator impulsionava a demanda.

Sob a ótica de Silva e Bazoli (2010, p. 08):

O desenvolvimento para outros mercados foi possível por meio do aprimoramento dos meios de transportes e do interesse dos investidores em expandir esse novo modelo de

produção. A segunda etapa acontece a partir de 1840 e agora não somente na produção de têxteis; a mecanização-base das novas tecnologias produtivas se expande para outros setores, pois trazem resultados expressivos.

Assim, permitiu ao mercado estar em crescimento e nos sistemas de transporte e comunicação permitiram que as novas organizações atingissem mercados cada vez maiores e distantes (SILVA; BAZOLI, 2010, p.08).

Silva e Bazoli (2010, p. 04) comentam que “após a Segunda Guerra Mundial, a logística conquistou espaço no planejamento estratégico das empresas, sendo hoje um dos fatores principais para se conseguir uma vantagem competitiva no mercado”.

Relevante citar que o Japão é o país mais ativo no comércio internacional desde a II Guerra Mundial, e tem feito investimentos fabulosos no seu sistema logístico, tanto no sistema de suprimentos, como na distribuição. Em relação ao suprimento físico, nota-se os grandes investimentos em associações com empresas de mineração no Brasil e na Austrália, no sentido de abastecer o mercado japonês de minério de ferro (UELZE, 1974, p. 31).

Uelze (1974, p. 02) ainda lembra que:

Não muitas décadas depois que a revolução industrial na Inglaterra começou a deixar suas impressões sobre o mundo, as piras da revolução de produção foram acesas por tais incendiários, como Thomas A, Edison e Henry Ford. Mal estes focos tinham sido acessos, quando foram abanados até chegar a incandescência brilhante, por homens de grande capacidade administrativa, como Alfred P. Sloan. Num espaço de tempo relativamente curto, estes homens desencadearam uma tremenda revolução de produção. Numa questão de décadas tornou-se possível produzir, em massa, produtos baratos, que antigamente necessitavam de muitas horas/homem de trabalho manual (UELZE, 1974, p.2).

Campos (2009, p. 15) em sua excelente abordagem expõe

que logística foi examinada pela primeira vez sob o prisma acadêmico no início do século XX, embora como atividade humana já existisse há séculos. Ressalta, ainda, que a Segunda Guerra Mundial contribuiu para o desenvolvimento da logística. Aplicado conjuntamente com o conceito de marketing empresarial, a logística passa a ser associada, mais fortemente com o nível de serviço oferecido ao cliente, pois ao profissional de logística compete a definição e a operação dos meios para dispor o produto ao cliente conforme acertado pelo marketing, ou seja, produto certo, no lugar certo, na hora certa, na quantidade certa, com a qualidade certa e pelo menor custo possível.

Verifica-se que a revolução logística não começou simplesmente porque os custos logísticos eram grandes e sim quando se tornaram disponíveis ferramentas mais sofisticadas, com as quais pudessem ser atacados problemas complexos e quando o clima regulatório começou a degelar o suficiente para encorajar o seu emprego inicial (UELZE, 1974, p. 02).

Destarte, a evolução se mostra intimamente ligada à evolução de outras áreas, como a economia, que por sua vez influencia também a área tecnológica, política, social, demográfica e

cultural. Isso caracteriza a importância da logística na pauta das empresas, das universidades e dos governos (CAMPOS, 2009, p. 15).

Dessa forma, as nações que almejam o desenvolvimento econômico precisam realizar investimentos, não só no setor industrial, mas também no sistema logístico, o qual deve ser primordialmente visualizado como um todo eficiente. A União Soviética foi a primeira nação a planejar o seu desenvolvimento econômico (UELZE, 1974, p. 29).

Na opinião de Paura (2012, p. 24):

A importância da logística atinge níveis globais, uma vez que temos um mundo completamente interligado. Graças à globalização é possível entrar em um *site* e comprar um produto que esteja em outro país sem maiores problemas, e este será entregue em um prazo determinado. Isso nos mostra que os conceitos de logística e a sua necessidade ultrapassam as fronteiras. Na economia mundial, os países desenvolvidos podem ser considerados modelos no que diz respeito à organização logística de suas empresas. Porém a organização logística empresarial não surte efeito por simples planejamento da própria instituição, o governo deve estar bem alinhado com esses objetivos, uma vez que é o principal responsável pela infraestrutura que dará suporte a todos que operam naquela região.

Paula (2007, p. 164) faz uma importante observação: “além da busca de mercado, aprimoramento da qualidade dos produtos, redução de custos, importadores e exportadores deverão estar atentos também às embalagens utilizadas no transporte internacional”.

Com uma realidade global, hoje, a comunicação com outros países é rápida e fácil. Assim, o comércio entre regiões distantes é, conseqüentemente, relativamente mais simples, uma vez que tem-se um transporte evoluído em relação às décadas anteriores, portanto, os conhecimentos logísticos se tornam essenciais (Paura, 2012, p. 52).

Conclui-se que é certo, também, que o conceito de logística ainda está em evolução, deixando para os estudiosos da área um espaço para efetivas contribuições, de tal modo que a comunidade acadêmica possa dispor de estudos que favoreçam a contribuição da Logística, tanto para a comunidade acadêmica quanto empresarial (CAMPOS, 2009, p.19).

Por fim, verifica-se que em um ambiente mercadológico competitivo a aplicação dos fundamentos da logística quanto à forma de disponibilização dos produtos aos consumidores finais pode representar uma valiosa fonte de vantagem competitiva (CAMPOS, 2009, p.19).

4 EVOLUÇÃO NACIONAL DA LOGÍSTICA

Há de se notar que nem toda forma de logística é aplicável a todos os tipos de produtos e em todo tipo de indústria, uma vez que toda indústria tem seu próprio tipo de canal de distribuição de um produto e aquele de outro (Uelze, 1974, p. 05).

Uelze (1974, p.12) menciona que as revoluções no decorrer da história tiveram importantes contribuições no campo das tecnologias e cita que:

Até a Revolução Industrial, séculos se passaram onde a tecnologia sofreu um novo impulso, surgiu o trem a vapor, e, em decorrência, surgiram mais pontos em que o produto excedia às necessidades locais de consumo, agravados a cada passo pela maior produtividade industrial que acelerou mais ainda os problemas de acúmulo de produto” (UELZE, 1974).

Em função disso as organizações tiveram que de uma forma ou de outra acompanhar as mudanças. Diante da revolução logística, um número cada vez maior de companhias está examinando seus próprios problemas de logística, para determinar onde podem ser feitas economias (UELZE, 1974, p.05).

Contudo, ainda nessa época, da Revolução Industrial, não tinham metas definidas e objetivos propostos para um encaminhamento no processo de desenvolvimento econômico mais dinâmico e coerente com o devido potencial, conforme decorre Uelze (1974):

Nosso país teve até o momento raras iniciativas de procurar mercado no exterior. As únicas medidas de defesa do transporte nacional, até agora, foram dispositivos que forçaram os transportes por bandeira brasileira, seja por via marítima ou aérea; não cogitou de tornar o Brasil mais acessível aos outros países da América do Sul, o que poderia ser feito se realizássemos investimentos nas facilidades de comunicações e transportes, entre o nosso país e os demais da América do Sul, transformando o Brasil em um efetivo centro de comércio exterior (UELZE, 1974, p.31).

De acordo com Uelze (1974, p. 12), foi somente com o advento do século XX, que com os avanços na produção e linha de montagem de automóveis em quantidades maiores que, a promoção e a logística, receberam mais atenção.

Em se tratar de um país continental, o Brasil necessitava ter um sistema logístico efetivo, como salienta Uelze (1974, p. 30):

Vemos hoje o notável esforço que se faz na marinha mercante, no sentido de que o Brasil disponha de seu próprio sistema logístico, algo que poucas nações podem colocar entre os seus objetivos nacionais, pois as demais da América Latina não têm condições nem dimensões que o justifiquem. O Brasil, dada à sua extensão quase que continental, e à grande massa representada pela sua população, terá condições de, num futuro próximo, dispor de um sistema logístico paralelo e ou associado aos sistemas logísticos das grandes nações do mundo.

O governo precisava controlar os mercados ou fontes de suprimentos pelas Forças Armadas, de modo que conseguisse utilizar e otimizar a integração internacional em benefício próprio. Assim, essa técnica pode ser exemplificada pelas potências coloniais do século XIX, e que persistiram até a II Guerra Mundial (UELZE, 1974, p. 31).

Desse modo, pode-se salientar de acordo com Campos (2009, p. 12) que:

Na Segunda Guerra Mundial ficou evidenciado que o fator logístico superava, em dimensão e complexidade, os fatores estratégicos e táticos. Isso porque o transporte e a distribuição

de grandes quantidades de material bélico e humano exigidas pelas operações planejadas constituíram uma séria preocupação em todas as fases das operações. Assim, a ideia de que cada plano estratégico ou tático deva corresponder a um planejamento logístico, que implementasse suas ações, passou a assumir uma dimensão mais ampla e consolidada.

Conforme Campos (2009, p. 12) o termo da logística tomou importância ao longo da história da indústria:

A partir da década de 1950, portanto após a Segunda Guerra Mundial, o termo logística adquiriu grande importância devido à função estratégica que desempenhou no sucesso das operações militares; então as forças armadas dos Estados Unidos concluíram que a definição de logística incluía todas as atividades militares referentes à provisão e administração de material, pessoal e instalações. Posteriormente, foram acrescentadas as atividades de treinamento e bem-estar das tropas e, depois, as relacionadas à obtenção e prestação de serviços.

A década de 1950 é chamada de a década do renascimento logístico, momento esse que o conceito de marketing foi incorporado ao método administrativo das organizações e então a logística assumiu a responsabilidade na satisfação de melhor atender os clientes com os custos associados (CAMPOS, 2009, p.12).

Dessas acepções decorre a importância da logística desde os primórdios e suas bases conceituais irem se adequando ao longo do tempo. Dessa perspectiva Campos (2009, p. 11) ressalta que:

Nesse sentido, a importância estratégica da Logística tem suas bases na atividade militar, pois nela se desenvolveram os princípios logísticos. Assim, o conceito de Logística, utilizado tanto no ambiente acadêmico quanto empresarial, evoluiu e tomou forma a partir da vertente militar e do desenvolvimento econômico. Este último se caracteriza como um dos motivadores da concorrência global, em que disponibilizar o produto certo, na hora certa, no lugar certo, na quantidade certa, com a qualidade certa e com preços adequados pode se transformar em fonte de vantagem competitiva. (CAMPOS, 2009, p. 11).

Nas palavras de Uelze (1974, p. 62): “estariam os benefícios da logística à disposição somente de empresas gigantescas com suas equipes de pesquisa operacional e de computadores? Certamente que não”.

Uma organização que se preocupa com seu desempenho deve atentar ao modo como administra sua produção. Assim:

Qualquer organização que use ou produza bens, tem que se preocupar com os problemas de movimentá-los de um local para outro, o que, obviamente, envolve alguma forma de transporte. Assim, isto abrange não somente as várias modalidades de transporte a longa distância, como, também, um segundo aspecto do controle de movimentos, seja qual for o manuseio de materiais. Neste momento, a estocagem faz-se necessária, para termos disponibilidade de mercadorias até o seu momento de uso. Deste modo, o terceiro aspecto do controle de movimentos é a estocagem que, apesar de nos transmitir uma ideia “estática”, move as mercadorias para mais perto de seu consumo no tempo (UELZE, 1974, p. 41).

Por se tratar de um país cuja área geográfica é extensa, o Brasil necessita de uma logística efetiva para o devido escoamento da produção. Conforme Uelze (1974) destaca:

A localização da atividade econômica, principalmente a industrial, depende profundamente das facilidades logísticas de uma região. São Paulo, o centro industrial do País, é ainda, mal aquinhoado de transportes, tendo como base o ideal. Todavia, é o local do território nacional mais bem servido de transportes, tendo-se tornado um ponto de convergência obrigatório (p. 18).

Segundo Razzolini Filho (2012, p. 21) no Brasil, a questão da logística ainda se encontra em processo de desenvolvimento:

a realidade empresarial brasileira nos permite observar que, principalmente nas pequenas e nas médias indústrias, não existe familiaridade com as mais modernas técnicas desenvolvidas pela logística com um importante e fundamental instrumento gerencial que permite obter maior competitividade. Diante da constatação dessa realidade empresarial brasileira, é preciso divulgarmos as práticas logísticas modernas com um fator diferenciador e com uma forte ênfase na competitividade daí resultante.

Daí decorre o fato de que há de se admitir a suma importância o estudo de fatores que possam representar vantagens competitivas às empresas nacionais diante das profundas transformações que ocorrem no ambiente logístico e, sobretudo, no ambiente empresarial globalizado (RAZZOLINI FILHO, 2012, p.22).

Nos dias atuais é relevante que as empresas tenham um planejamento logístico efetivo. Como bem discorre Razzolini Filho (2012, p. 23):

As instituições que utilizam um adequado planejamento estratégico, sobretudo com forte ênfase competitiva apoiada pelos seus sistemas logísticos, que tendem a sobreviver ao longo do tempo, gerando empregos, renda, e em última análise, contribuindo para o desenvolvimento econômico de um país.

As organizações que quiserem se manter no mercado precisam se adequar às novas tecnologias e buscar conhecimento sobre como lidar em um cenário instável. Nesse sentido,

Observe que as empresas precisam competir com maior eficácia para fortalecer sua posição no mercado, por meio da utilização de regras claras para um comportamento competitivo desejável em termos sociais, estabelecido por padrões éticos e morais. Pelos estudos até aqui efetuados, percebemos que as práticas logísticas modernas dentro da cadeia de valor podem ser um fator fundamental para gerar a diferenciada e a competitividade daí resultante (RAZZOLINI FILHO, 2012, p.23).

Conforme o que retrata Razzolini Filho (2012, p. 30) a logística no Brasil tem em seu âmbito algumas dificuldades conforme segue-se:

Ao analisarmos a trajetória da logística, vemos que, tradicionalmente, ela e as operações produtivas desenvolviam-se dentro de áreas geográficas específicas e eram controladas por uma determinada área funcional (por exemplo, marketing ou produção). Destacamos que a gestão do fluxo físico era definida por essa área geográfica restrita e com foco no atendimento às necessidades da função que a controlava.

No Brasil, a metodologia de funcionamento da economia gira um tanto quanto mais lenta. Em se tratando de um país que está em desenvolvimento tudo se torna algo mais delicado de ser aprimorado e inovado:

A logística foi reconhecida pela academia somente no início do século XIX, estudada inicialmente como uma ferramenta estratégica e então introduzida nas empresas. No Brasil, surgiu no início da década de 1980, na época da Tecnologia da Informação. Observou-se, assim, o surgimento de entidades que focavam a logística, tais como: ABRAS-Associação Brasileira de Supermercados; IMAM- Instituto de Movimentação e Armazenagem; a ASLOG- Associação Brasileira de Logística, entre muitas outras (SILVA; BAZOLI, 2010, p. 15).

No decorrer da história, há de se perceber quais os pontos que precisaram e que ainda precisam de ser melhorados para o bom funcionamento da indústria. Conforme Caixeta-Filho e Martins (2001):

Concomitantemente ao processo da industrialização brasileira, consolidado no transcorrer do século XX, o Brasil viveu um período de intenso crescimento da demanda de transporte inter-regional. As relações de comércio das regiões periféricas, menos industrializadas, foram gradativamente se voltando principalmente para a região Sudeste, em detrimento do comércio internacional. Floresceu também o comércio intra-regional entre os Estados do Sudeste e do Sul do país (p.35).

Dessas acepções ressalta-se que o Brasil deve ter um plano logístico consistente e efetivo. Dessa perspectiva Caixeta-Filho e Martins (2012, p. 28) concluem:

Quando pensamos no desenvolvimento de um país, é impossível não pensarmos na infraestrutura necessária para que tal fato aconteça. Sob a ótica da logística, é necessário dotar as regiões de maior movimentação de cargas de infraestrutura, de modo a reunir todas as facilidades indispensáveis para melhorias da eficiência logística. Assim, o conceito de plataforma logística deve ser sempre considerado no desenvolvimento regional dentro de um país.

Os sistemas logísticos precisam atender as demandas que existem em nosso país. Para tanto:

As plataformas logísticas são as instalações que reúnem as facilidades necessárias para a melhoria da infraestrutura das regiões que demandam maiores volumes de produtos, sendo estes transportados para diferentes áreas de um país. Apresentam viços de apoio, estruturas de armazenagem, serviços públicos etc., a fim de proporcionar a necessária eficiência aos sistemas logísticos das empresas que utilizam tais plataformas. Também possibilitam que se organizem de maneira eficiente o fornecimento e a distribuição de bens (produzidos no país ou importados) e, como consequência, permitem redução nos custos operacionais dos seus usuários (FILHO, 2012, p.29).

O sistema logístico no Brasil está evoluído em alguns aspectos, tendo como ponto fraco percebido o capital humano, ou seja, a mão de obra especializada, que infelizmente não foi tão bem desenvolvida como as tecnologias disponíveis (SILVA; BAZOLI, 2010, p.16).

As atividades envolvidas nos processos de armazenagem e transporte devem estar unidos no processo de logística. De modo que como bem observa Silva e Bazoli (2010, p. 17):

As atividades envolvidas nos processos de armazenagem e transporte de produtos fazem parte da cadeia de abastecimento e são tratadas estrategicamente como processo de logística. Dentro do conceito de integração, e com o objetivo de satisfazer o consumidor final com o menor custo possível, a integração dos processos logísticos entre os elementos da cadeia de abastecimento visa a reduzir ineficiências e melhorar o aproveitamento dos recursos.

No cenário atual, a logística vem assumindo papel importante. Fazendo e tendo papel significativo no bom desempenho das organizações. Assim:

Perceba que, a cada dia que passa, a logística assume papel relevante nas organizações, pois mudanças nas expectativas dos clientes ou na localização geográfica alteram continuamente a natureza dos mercados, que, por sua vez, geram restrições que alteram o fluxo de mercadorias dentro das empresas. Mudanças tecnológicas e mercados emergentes dão origem a novas formas de reorganizar, adaptar e otimizar o fluxo de matérias-primas, produtos semiacabados, peças de reposição e materiais reciclados (FILHO, 2012, p.30).

A conclusão que se chega é que as organizações procuram atuar em níveis globais. E assim, necessitam ampliar negócios expandindo mercados, e para isso necessitam ter redução de custos por meio de economias de escala nas compras e na produção e através da concentração de operações de fabricação e montagem (FILHO, 2012, p. 31).

5 APONTAMENTOS REFERENTES A LOGÍSTICA CATARINENSE

Acerca da logística catarinense, há que lembrar que o controle eficaz de seus custos, em qualquer organização, pode definir seu sucesso ou insucesso. Assim, quando o controle é realizado de maneira que contemple as diversas áreas da empresa e subsidie dados para a tomada de decisão estratégica, verifica-se que a empresa possui vantagens no mercado (SILVA; BAZOLI, 2010, p. 112).

Para Silva e Bazoli (2010, p. 115), o item logístico de maior relevância devido ao seu alto custo é o sistema de transporte e distribuição. Ainda, tal item, envolve a entrega da matéria-prima à fábrica e dos produtos acabados aos atacadistas e/ou varejistas para depois chegar ao cliente final.

As empresas em geral podem usar frotas de transporte próprias ou terceirizadas. A escolha entre uma e outra deve considerar alguns aspectos principais, a seguir: a) custo do transporte; b) qualidade do serviço; c) rentabilidade financeira; d) otimização do transporte (SILVA; BAZOLI, 2010, p. 115).

Com efeito, os fatores determinantes que influenciam os custos relacionados a transportes são: a distância, o volume, a densidade, a facilidade de acondicionamento, a facilidade de manuseio, a responsabilidade, e o mercado. Porém, observa-se que é comum que no final o fator preço decida (SILVA; BAZOLI, 2010, p. 115).

Ainda,

Os investimentos em transporte recaem sobre os setores tradicionalmente mais dinâmicos da economia. Isto é, são setores que, por possuírem relativamente altos índices de ligação para frente e para trás, são importantes agentes de estímulo para os demais, o que se reverte em grande potencial de geração de renda e emprego. Notadamente, são os casos da indústria automobilística, metalurgia, construção civil, mecânica e material elétrico, mais diretamente (FILHO; MARTINS, 2001, p. 20).

Conforme Caixeta-Filho e Martins (2001, p.20): “os investimentos contínuos em transporte exercem papéis ativos e passivos no alcance de objetivos de desenvolvimento”.

Diante disso, importante citar que existe uma grande divisão territorial catarinense a partir do relevo:

O litoral e o planalto. Acrescenta-se ainda que no planalto, com sua base geológica de origem sedimentar, e seu clima chuvoso formaram-se vales profundos e dissecados. Fato estes somados tornaram-se um grande desafio para a construção de malha rodoviária de Santa Catarina. Por outro lado essas características físicas foram também decisivas para múltiplas fases do processo de povoamento bem como do desenvolvimento econômico e social do Estado (MATOS, 2010, p.2).

Com base na teoria de Matos (2010, p. 02), o planalto começa a ser explorado economicamente a partir de Lages, Curitiba e Campos Novos, no século XVIII, pelos paulistas com a pecuária nos campos naturais e abertos como clarões nas matas. Além disso, juntamente com a exploração da pecuária em latifúndios as atividades extrativas se estabelecem a partir das matas de Araucárias e ervas nativas no século XX.

Destarte, em plena segunda metade do século XIX os vales atlânticos foram ocupados por imigrantes vindos de uma Europa em processo de industrialização, que difere, claramente, da conjuntura dos imigrantes provenientes do arquipélago dos Açores (MATOS, 2010, p. 02).

Dessa forma, a ocupação do oeste catarinense, ocorrida nas primeiras décadas do século XX, aconteceu através de imigrantes italianos e alemães oriundos do Rio Grande do Sul, que tinham por objetivo o abastecimento de gêneros alimentícios da cidade de São Paulo, que, aliás, estava em forte expansão urbana, a partir da construção da ferrovia de São Paulo - Rio Grande (MATOS, 2010, p. 3).

Sob a perspectiva de Matos (2010, p. 04):

A infra-estrutura de transportes catarinense é composta por 4 portos (São Francisco do Sul, Itajaí, Imbituba e Laguna), e o porto de Itapoá em construção. Como infraestrutura aeroportuária Santa Catarina dispõe de 4 aeroportos em funcionamento com linhas regulares, como os de Joinville, Navegantes, Florianópolis e Chapecó. Como malha ferroviária operante apresentam-se a Ferrovia Tereza Cristina de Lauro Muller a Laguna, uma ferrovia que liga o porto de São Francisco do Sul a Mafra e outra que liga Mafra ao Rio Grande do Sul passando por Lages. Como hidrovia apresenta-se uma que liga São Francisco do Sul a Joinville que foi inaugurada em 2009, porém é utilizada somente para transporte de passageiros. Santa Catarina conta com aproximadamente 2.606 km de rodovias federais e 6.000 km de rodovias estaduais.

Verifica-se, nesse contexto, que o Brasil é um país de dimensão continental que desde a implantação de suas indústrias, optou, principalmente, pelo modal rodoviário para o transporte de cargas (MATOS, 2010, p. 3).

O autor Matos (2010, p. 05) explica que:

O Plano CNT de Logística é um plano de abrangência nacional que visa otimizar a infraestrutura de transportes do país com os objetivos de aproveitar o potencial intermodal do país; diminuir os impactos ambientais gerados pelas ineficiências; promover integração física, econômica e social; e apontar os principais projetos necessários para o melhorar a infraestrutura brasileira. Este plano pretende apresentar uma proposta ideal de infraestrutura de transportes entre os aeroportos, rodovias, hidrovias, ferrovias, portos e terminais intermodais. Para tal, este estudo apresenta projetos para todo o território nacional nos locais em que são necessárias intervenções. Vale salientar que todos estes projetos visam a integração regional e de modais. Observou-se que a malha rodoviária brasileira é muito grande em relação à malha ferroviária e hidrovias e que a expansão destas duas melhorarias as condições infra-estruturais (MATOS, 2010, p. 5).

Há que considerar que o investimento que de fato estão em execução ou em projeto atualmente, é um número desencorajador, haja vista que chega somente 23 bilhões de reais. Já os planos atuais anunciados pelo governo federal, incluindo o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) preveem um total de 94 bilhões de reais para os próximos 25 anos—um bom começo, mas ainda insuficiente (CAMMARATA; MARTINS; SOARES, 2013, p.10).

Portanto, além da disponibilidade de capital, a iniciativa privada vem consistentemente demonstrando mais eficiência em custo e prazo para realização de grandes obras de infraestrutura. Podendo, ainda, adicionar o fato de a qualidade de manutenção das rodovias sob gestão privada no Brasil ser notoriamente superior (CAMMARATA; MARTINS; SOARES, 2013, p. 16).

Importante citar que além da economia em investimentos que a participação privada propicia, o governo também economiza com despesas operacionais das autoestradas operadas por concessionárias privadas (CAMMARATA; MARTINS; SOARES, 2013, p. 16).

Segundo os autores Cammarata, Martins e Soares (2013, p. 16): “o investidor privado tem metas e incentivo econômico para cumprir prazos e orçamentos. E, em geral, tem estruturas menos burocráticas, permitindo execuções mais eficientes de projetos”.

Por fim, percebe-se que a logística no estado catarinense está em expansão, tendo a disponibilidade de capital da iniciativa privada, quanto da pública, bem como um grande avanço no setor de transportes.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o presente trabalho procurou-se transmitir, de forma adequada, a relação existente entre a logística e a sociedade, trazendo seus conceitos e uma breve explanação acerca do seu surgimento e evolução ao longo do tempo, em seu nível internacional, nacional e regional.

A logística surgiu no momento em que o homem primitivo produziu no próprio local mais do que poderia consumir. Dessa forma, apareceu a necessidade de transportar frutos de seu trabalho, atingindo-se, assim, as primeiras soluções tecnológicas, que chegaram a seu ápice com a descoberta da roda.

Ao decorrer da elaboração da presente pesquisa, verificou-se a existência da logística, sendo conceituada como a arte de administrar o fluxo de materiais, produtos e pessoas de determinados locais para outros, onde estes forem necessários. Ademais, o sistema logístico engloba o fluxo total dos materiais, desde o ponto de aquisição de matéria-prima, até o ponto de entrega ao consumidor.

Percebeu-se, ainda, que a administração logística está ligada à redução de gastos desnecessários, que não agreguem valor ao produto. Dessa forma, a administração logística objetiva desperdício zero e o aumento da qualidade do serviço ofertado, sendo delineado na moderna logística empresarial.

Notou-se, também, que nem toda forma de logística é aplicável a todos os tipos de produtos e em todo tipo de indústria, uma vez que toda indústria tem seu próprio tipo de canal de distribuição de um produto e aquele de outro. Em função disso, as organizações tiveram que de uma forma ou de outra acompanhar as mudanças. Diante da revolução logística, um número cada vez maior de companhias está examinando seus próprios problemas de logística, para determinar onde podem ser feitas economias.

Discorreu-se sobre a conceituação, evolução histórica nacional e internacional, bem como a relação da logística e a sociedade. Ademais, restaram englobadas as causas que motivam a logística, os sujeitos participantes, tanto ativos como passivamente.

Concluiu-se então que, que a missão da logística é conseguir colocar o produto e/ou serviços corretos, no tempo certo, no lugar certo e nas condições certas, ao mesmo tempo em que gera o máximo de retorno à empresa.

Constatou-se, através dessa importante pesquisa, de acordo com os estudos de vários e importantes autores, que a logística é de suma importância para o mercado nacional e internacional, mesmo diante dos diversos problemas enfrentados diariamente, esta não para de evoluir e trazer benefícios a população como um todo.

Assim, a presente pesquisa traz como conclusão que a logística surgiu de uma dificuldade no transporte de mercadorias e hoje abrange diversos setores da economia. Ademais, possui como propósito instrumentalizar a comunidade empresarial para o emprego de modernas estratégias e técnicas logísticas, tanto na forma de projetos de assessoria, consultoria, pesquisa e cursos de atualização ou reciclagem, bem como treinamentos *in company*, visando à satisfação do cliente.

REFERÊNCIAS

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 5892: Norma para datar. Rio de Janeiro, 1989

ANDERSSON, P.; ARONSSON, H.; STORHAGEN, N. G. Measuring Logistics Performance. Engineering Cost and Production Economics. Amsterdam: Elsevier, 1989, v. 1. *Apud* CAMPOS, Antônio Jorge Cunha. **A gestão da cadeia de suprimentos**. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2009

BOWERSOX, D.; CLOSS, D. Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimentos. São Paulo: Atlas, 2001, *apud* CAMPOS, Antônio Jorge Cunha. **A gestão da cadeia de suprimentos**. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2009

CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira. **Gestão logística do transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2001

CAMMARATA, Felipe; MARTINS, Fernando; SOARES, Vanessa. INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NO BRASIL: UMA PROPOSTA PARA DESENVOLVÊ-LA. Bain & Company, São Paulo, 2013

CAMPOS, Antônio Jorge Cunha. **A gestão da cadeia de suprimentos**. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2009

LEITE, P.R. Canais de distribuição reversos. Revista Tecnológica, p. 60-67, dez 2000, *apud* CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira. **Gestão logística do transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2001

MARCO, Celia de; *et al.* Normalização de trabalhos acadêmicos da Universidade do Alto Vale do Rio do Peixe: em conformidade com as normas da ABNT. Disponível em: <http://extranet.uniarp.edu.br/secretaria/Normalizacao/Forms/AllItems.aspx>. Acesso em 18 nov 2015

Mattos, Mayra Silva. **Crise, práxis e autonomia**: espaços de resistência e de esperanças - Espaço de Socialização de Coletivos. Universidade Federal de Santa Catarina. Porto Alegre, 2010

PAULA, Ricardo Guimarães de. **Logística internacional**. 2. ed. Palhoça: UnisulVirtual, 2007

PAURA, Glávio Leal. **Fundamentos da Logística**. Instituto Federal do Paraná. Curitiba, 2012



RAZOLLINI FILHO, Edelvino. **Logística empresarial no Brasil**: tópicos especiais. Curitiba: Intersaberes, 2012

SILVA, Mônica Maria; BAZOLI, Thiago Nunes. **Operações e logística**. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2010

UELZE, Reginald. **Logística empresarial**: uma introdução à administração dos transportes. São Paulo: Pioneira, 1974