



FACULDADE METROPOLITANA DO ESTADO DE SÃO PAULO

GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO

A logística desde sua história até suas transformações pós-pandemia

Willy Matheus Santos Galvão

Miguel Mazza Junior (Orientador)

RESUMO

Com as transformações sociais, econômicas, culturais e atitudinais em decorrência à Pandemia de Coronavírus, a mudança digital avançara de uma só vez e também se instalara como uma necessidade inadiável, em diversos níveis, para inúmeros mercados. Perante todos esses desafios, uma profunda transformação de mentalidade se fez necessária para avançar e sobreviver à nossa realidade. É preciso se atentar aos novos modelos de negociações como soluções inovadoras. No setor logístico, nada foi diferente e a atualidade trouxe relevantes informações para o sucesso no mercado pós-pandemia. Tanto aquisições quanto fusões ocorreram para expandir os negócios e ampliar a visão das organizações. E, para isso, o processo de automação será o ponto chave, que resultará em melhorias na gestão, na redução de custos e em novas conquistas entre a organização e sua clientela. Portanto, este trabalho apresenta como objetivo geral analisar a logística desde seu surgimento até suas transformações pós-pandemia. Possui como objetivos articulados: compreender o surgimento da logística no Brasil; explicar a operação logística; elencar os fatores dessa operação; apresentar as novas tendências que irão revolucionar a logística e explicitar a logística pós-pandemia. Para atingir esses respectivos objetivos, a metodologia utilizada será a pesquisa bibliográfica. Por meio deste trabalho, pode-se concluir que, a pandemia fez com que vários obstáculos fossem ultrapassados. Um dos exemplos mais evidentes é a implementação do *home office* por organizações resistentes ao trabalho virtual. E, na logística, o aumento de processos e mudanças ocasionarão novas normas, como também a implantação de novos modelos de mercado.

Palavras-chave: Transformações. Pandemia. Mudança Digital. Mercados. Logística.

ABSTRACT

With the social, economic, cultural and attitudinal transformations resulting from the Coronavirus Pandemic, digital change had advanced at once and had also established itself as an urgent need, at different levels, for countless markets. Faced with all these challenges, a profound transformation of mentality was necessary to move forward and survive our reality. It is necessary to pay attention to new negotiation models as innovative solutions. In the logistics sector, nothing was different and the current situation brought relevant information for success in the post-pandemic market. Both acquisitions and mergers occurred to expand businesses and broaden the organizations' vision. And, for this, the automation process will be the key point, which will result in improvements in management, cost reduction and new achievements between the organization and its clientele. Therefore, the general objective of this work is to analyze logistics from its emergence to its post-pandemic transformations. Its articulated objectives are: to understand the emergence of logistics in Brazil; explain the logistics operation; list the factors of this operation; present the new trends that will revolutionize logistics and explain post-pandemic logistics. To achieve these respective objectives, the methodology used will be bibliographical research. Through this work, it can be concluded that the pandemic caused several obstacles to be overcome. One of the most obvious examples is the implementation of home office by organizations resistant to virtual work. And, in logistics, the increase in processes and changes will lead to new standards, as well as the implementation of new market models.

Keywords: Transformations. Pandemic. Digital Change. Markets. Logistics.

Introdução

O presente trabalho tem como objetivo abordar a temática da logística, desde seu surgimento no Brasil até suas transformações pós-pandemia. Nesse momento, serão realizadas leituras para construir e aprofundar conhecimentos sobre a logística e sua operação.

Neste serão analisadas questões logísticas, construindo hipóteses e refletindo sobre os possíveis fatores que se referem à logística.

Para Fischer (2020), o surgimento do Coronavírus ao Brasil transformou a forma de trabalhar, de se relacionar e também de consumir. Fora observado várias organizações e setores se esforçando ao máximo para sobreviver diante dessa crise mundial, que ainda não tem data estimada para acabar. Contudo, a sociedade em geral, teve que se reorganizar em vários sentidos, dentre deles, acessar serviços fundamentais para satisfazer suas necessidades básicas.

Os serviços fundamentais fazem com que os indivíduos recebam os produtos que necessitam na comodidade do lar. Porém, vários são os quesitos envolvidos nessa realização e os setores têm colaborado para isso.

Nesse caso, houve uma readequação nas organizações, desde uma maior conscientização até a qualificação dos colaboradores que atuam nessas áreas para garantir a segurança tanto dos colaboradores quanto dos consumidores.

O setor que está mais se destacando nesse novo contexto é a logística. Contexto esse caracterizado por uma crise, a missão da logística se tornara mais evidente. Sendo assim, a logística é corresponsável pelo fluxo de produtos que irá abastecer os consumidores finais.

Sobretudo, é de grande relevância o abastecimento e isso deve prosseguir. Mesmo com todas as incertezas, o funcionamento do fluxo de produtos é essencial para não deixar a economia decair (FISCHER, 2020).

Portanto, este trabalho apresenta como objetivo geral analisar a logística desde seu surgimento até suas transformações pós-pandemia. Possui como objetivos articulados: compreender o surgimento da logística no Brasil; explicar a operação logística; elencar os fatores dessa operação; apresentar as novas tendências que irão revolucionar a logística e explicitar a logística pós-pandemia. Para atingir esses respectivos objetivos, a metodologia utilizada será a pesquisa bibliográfica.

Por meio desse trabalho, pode-se afirmar que, dentre todos esses obstáculos, há uma boa notícia que está intimamente relacionada ao crescimento da logística, demonstrando assim, que esse setor está cada vez mais se fortalecendo dessa crise econômica, social, cultural e atitudinal.

Referencial teórico

1. A logística no Brasil

De acordo com Sanca (2019), tanto o sucesso do Plano Real quanto a abertura do mercado brasileiro provocaram uma grande transformação no relacionamento entre consumidor e fornecedor, marcando assim, a história da logística no Brasil.

No Brasil dos anos 1960, o mercado não era dinâmico e globalizado como é nos hoje em dia. O cenário apresentava concorrência menor pela venda de produtos, que tinham ciclos de vida mais longos. Foi nessa época que o avanço no desenvolvimento e na diversidade dos produtos fez surgir as primeiras dificuldades no controle dos estoques. A **história da logística no Brasil** já ensaiava os primeiros passos. A busca por opções para reposição, transporte e distribuição passou a ser constante e avançava na mesma proporção dos custos e da superlotação nas operações, que ainda dependiam de processos manuais. Para completar, a crise do petróleo de 1970 impactou intensamente o preço de toda a cadeia de abastecimento (SANCA, 2019, p.1).

Toda a preocupação com produtos se estendera a pós-produção, e estratégias como transportes multimodais conquistavam espaço na história da logística no Brasil. E, agora, defendidas pela criação de tecnologias que se faziam presentes mesmo que de forma tímida nos processos, mas que evoluíram e conquistaram reconhecimento e espaço, substituídos assim, pelos demorados trabalhos manuais.

Na década de 1970, começaram a surgir algumas iniciativas no setor automobilístico com a movimentação e armazenagem de peças. A **história da logística no Brasil** ganhou outros ares. Na mesma década surgiram a Associação Brasileira de Administração de Materiais (Abam), a Associação Brasileira de Movimentação de Materiais (ABMM) e o Instituto de Movimentação e Armazenagem de Materiais (IMAM). Nos anos 1980, a **história da logística no Brasil** volta suas atenções para o transporte, a armazenagem e o operador logístico. Chega do Japão o sistema de logística integrada desenvolvido pela Toyota. Em 1984, a Associação Brasileira de Supermercados (Abras) cria um departamento de logística para estudar as relações entre fornecedores e supermercados e, quatro anos depois, surge a Associação Brasileira de Logística (ASLOG) (SANCA, 2019, p.1).

O ano de 1990 fora caracterizado pela inclusão de cálculos, distribuição, movimentação e armazenagem de materiais. Com isso, o Plano Real possibilitara o aumento do poder de compra dos clientes.

O fornecedor passou a exigir mais pelos clientes e o preço passou à não ser mais o fator determinante na ação da compra. A relação entre mercado brasileiro e mundo globalizado gerou um grande aumento na concorrência. Sendo assim, necessário, uma visão mais criteriosa com os processos de distribuição, em prol de maior cooperação e integração entre o fornecedor e o consumidor.

Com a estabilização da moeda brasileira, a administração dos custos passou a ser mais organizada. A informática cresceu com a Tecnologia da Informação (T.I), o desenvolvimento de softwares como o Warehouse Management System (WMS), para controlar e otimizar a movimentação de mercadorias, os códigos de barras e os sistemas para roteirização de entregas. Aliás, a tecnologia tem papel fundamental na evolução e na **história da logística no Brasil**, sinalizada também pelo surgimento do

Enterprise Resource Planning (ERP), que trata da integração dos departamentos das organizações, facilitando o controle e o planejamento (SANCA, 2019, p.2).

A história da logística no Brasil também foi marcada por vários avanços nos sistemas de rastreamento para as unidades moveis como nos roteirizadores, que tendem a proporcionar menor tempo e quilometragem, etiquetas inteligentes usadas para a comunicação e identificação de mercadorias via rádio, como a separação de produtos por comando de voz.

A evolução da internet trouxe o e-commerce, e os desafios da logística se multiplicaram com a terceirização, absorvendo informações para que os estoques diminuam os custos e os prazos, enquanto se buscam melhorias contínuas para agregar valor. A **história da logística no Brasil** fica ainda mais complexa com a chegada da logística reversa, embora ainda muito voltada às atividades do pós-venda (SANCA, 2019, p.2).

Portanto, a logística é reconhecida como sendo uma área dinâmica, que cresce diariamente, sempre demonstrando o que pode ser feito para melhorar todos os processos. Já o desenvolvimento da mão-de-obra é algo que também deve ser explorado e melhorado, pois não registrara à mesma evolução de desenvolvimento que o das tecnologias na história da logística no Brasil (SANCA, 2019).

2. A operação linguística

Segundo Salgado (2017), na década de 1980, alguns empresários do Ocidente, estimulados pelas organizações japonesas concentraram suas forças em prol da produção.

Contudo, houve uma enorme evolução tanto em técnicas quanto em tecnologias para melhorias na qualidade, na redução de custos e no nível de serviços produtivos. Pois, o maior obstáculo agora é a logística, isto é, sua operação.

Cabe aqui ressaltar que, a partir do momento em que a organização define sua previsão de vendas, algumas de suas áreas tendem a planejar suas futuras ações, isto é, a quantidade de matéria-prima a ser comprada, quanto produzir, onde e como armazenar, quando e como entregar (SALGADO, 2017).

2.1 Compras

Para Salgado (2017), o processo de compra se inicia após o planejamento de necessidades, denominado também de MRP (Material Requirment Planning.), que relata a ordem das compras e da produção. O MRP utiliza o seguinte cálculo:

[...] com base na previsão de vendas, o sistema verifica quanto há em estoque daquele determinado produto e subtrai esta quantidade. Também subtrai os pedidos de compra pendentes como fornecedor (se produto comprado) ou ordem de fabricação (caso de produção interna) (SALGADO, 2017, p.65).

A partir desse momento, o sistema analisa quanto comprar ou quanto produzir, que é nomeado de necessidade líquida.

Em outras palavras, o mesmo processo deve ocorrer com os componentes estruturais da mercadoria, como a embalagem individual, caixa de embarque, etiquetas, etc.

Após as negociações com o fornecedor, as organizações devem transmitir o pedido de compra por telefone, ou por e-mail, contendo cópias às áreas de Recebimento e Financeiro (Fluxo de caixa e contas a pagar). Porém, existem muitas organizações que usam contratos com entregas planejadas por semana, evitando assim, o custo de emissão e a transmissão de pedidos (SALGADO, 2017).

2.2 Recebimento

Para Salgado (2017), no ato do recebimento físico da mercadoria, é relevante tanto a existência de um pedido de compra quanto a qualidade das informações como preços, impostos (nota fiscal).

Logo em seguida, é realizada uma conferência, com o intuito de confirmar se a quantidade de embalagem (caixas) descritas na nota fiscal é igual ao da contagem física. Após autorizar o caminhão, inicia-se uma contagem detalhada para verificar o conteúdo de todas as embalagens. Para justificar tal ideia, segue a figura 4, que trata do processo logístico de recebimento.

2.3 Armazenagem

Segundo Salgado (2017), ao se tratar de armazenagem é possível considerar todo tipo de material e finalidade, isto é, desde matérias-primas à componentes de almoxarifado e produtos acabados para atender aos pedidos dos consumidores. Pois, o que há de importante é o gerenciamento desse ambiente físico, que precisa de organização, endereçamento para guardar as matérias-primas, detalhamento das responsabilidades e das atividades, equipamentos, colaboradores treinados e sistemas para atender os pedidos enviados pelos consumidores, sejam internos (produção) ou externo (distribuidores, varejo).

Perante todas as necessidades, existe uma norma que é defendida por vários estudiosos sobre a armazenagem, que é evitar estoques. Porém, um bom profissional logístico sabe-se que, algum estoque é preciso ter, visando sempre oferecer o melhor serviço ao consumidor. Mas, isso deve ser realizado com o menor custo possível.

2.4 Separação

Para Salgado (2017), a separação também é conhecida como *picking*, que tende a surgir com os pedidos dos consumidores ou da produção. Está diretamente relacionada à organização junto à qualidade dos processos anteriores, em especial, do endereçamento, da armazenagem e da movimentação interna.

Se a organização trabalha com tecnologia de coletores e código de barras, é alta a chance de localização rápida da mercadoria. Porém, existem aqueles casos em que somente um indivíduo consegue localizar algo no estoque, e quando o mesmo falta, essa separação tende a exigir um tempo substancialmente maior.

Cabe ao profissional que separa os pedidos a grande responsabilidade de informar seus chefes sobre a organização do estoque em relação à qualquer divergência de localização da mercadoria, embalagem, etc.

O local de armazenamento pode ser operado pelo mesmo colaborador, sendo um funcionário de empilhadeira ou de outro equipamento, obtendo as mesmas habilidades e capacidades. Porém, em algumas organizações, as operações de recebimento e armazenamento ocorrem no período matutino. Já as operações de separação e expedição ficam para o período vespertino. Por isso, que ambos os trabalhos podem ser realizados pelo mesmo indivíduo (SALGADO, 2017).

2.5 Expedição

De acordo com Salgado (2017), no processo de expedição ocorrem a conferência das mercadorias separadas e sua segregação nas docas ou na área de transportadoras. Em relação à rotina, é semelhante com a do recebimento, ou seja, conferem as mercadorias separadas com os respectivos pedidos. Dessa forma, as mercadorias são destinadas às áreas de despacho.

O profissional dessa área é corresponsável por garantir que as mercadorias relacionadas nos pedidos e separadas no estoque estejam nas quantidades e especificações corretas.

Este profissional também precisa analisar se as condições das embalagens estão em ótimo estado. Após essa confirmação, as notas fiscais e os documentos de transporte já podem ser emitidos.

2.6 Distribuição

Para Salgado (2017), os canais de distribuição são pré-definidos pelo marketing, que analisa e avalia a melhor forma de disponibilizar os produtos ao consumidor final. A maior parte das organizações utiliza o varejo, como lojas, supermercados, para que o cliente realize suas compras.

O varejo, que será exemplificado na figura abaixo, pode ser atendido diretamente pela organização (canal direto ou venda direta) ou por um intermediário, que são os atacadistas e distribuidores.

Salgado (2017) afirma que ao se referir a distribuição física, está se tratando de transporte. Transporte esse que tem a função de entregar a mercadoria ao consumidor por meio dos canais de distribuição. E é por meio do transporte que é possível medir o quanto a organização e seus colaboradores são eficientes no cumprimento de seu trabalho, entregando a mercadoria certa, na hora combinada e no local desejado.

Portanto, pode-se afirmar que, o modal ferroviário representa 50% dos transportes nos países desenvolvidos, já no Brasil, 21%. Isso quer dizer que, os custos logísticos brasileiros são menos competitivos se considerar que mercadorias e matérias-primas atravessam o país, por meio das rodovias, para o consumo interno ou até mesmo, para exportação (SALGADO, 2017).

3. Novas tendências que irão revolucionar a logística

A implantação tecnológica visa tanto a modernização dos negócios quanto a garantia de vantagens competitivas, além de tornar mais produtiva e eficiente as atividades que antes eram consideradas complexas.

Ainda que será meramente difícil elencar as tendências que caracterizam o futuro, é possível analisar as que vêm conquistando o setor logístico.

3.1 WMS

Para Ajoue (2016), WMS é a abreviatura das palavras inglesas *Warehouse Management System*, que significa Sistema de Gerenciamento de Armazém. Sendo assim, trata-se de um software que pode ser de suma importância para o processo logístico e para a cadeia de suprimentos de uma organização que trabalhe com vendas. O intuito é otimizar o ambiente utilizado no armazém, facilitando a gestão do estoque.

Esse software transfere informações e dados em tempo real, informando os colaboradores e gestores sobre o status da utilização de prateleiras. Isso é realizado com a contribuição de códigos de barras, dispositivos móveis e redes que monitoram com alta eficiência o fluxo das mercadorias. Após coletar as informações e dos dados, o WMS realiza uma sincronização por meio de sua base de dados, fornecendo também, relatórios sobre o status de cada produto estocado.

3.2 TMS

Para Brasil (2018), a sigla TMS vem do inglês *Transportation Management System*, que significa Sistema de Gestão de Transporte. Em outras palavras, é um software que administra todo o processo de transporte e permite também visualizar e controlar as operações de forma integrada e organizada. Por meio desse programa, a organização pode se tornar bem mais competitiva e satisfatória para os consumidores.

Dentro desse programa, é possível organizar várias operações que geralmente eram realizadas separadamente. Sendo assim, esse programa consegue agrupar atividades que podem ser administradas em apenas um lugar, tais como, manifesto de cargas; emissão de informações; visualização de entregas, coletas e embarques;

cadastro de tarifas e taxas; controle das operações; andamento das entregas; relatórios sobre as entregas; controle das cargas; visualização do faturamento e controle econômico da transportadora.

Contudo, é preciso saber que para administrar uma transportadora, é necessário ter pleno controle de cada etapa que o transporte de carga passará. Para que assim, não haja problemas como extravios e atrasos.

Esses e outros transtornos podem e devem ser evitados se a organização tiver um TMS bem estruturado, com atividades fundamentais para o bom andamento dos negócios.

3.3 Técnicas de Automação

Segundo Moraes e Castrucci (2007), a automação é um sistema apoiado em computadores que tendem a substituir o trabalho humano em prol da segurança dos indivíduos, da qualidade das mercadorias, da rapidez da produção como também da redução de custos. Em outras palavras, busca melhorar os objetivos dos serviços e das indústrias.

A automação é um rol de técnicas nas quais são capazes de atuar com ótima eficiência pela utilização de informações recebidas do meio sobre o qual atuam diariamente. Pode ser definida também como uma tecnologia pela qual o processo é completado pela participação do ser humano.

Sobre a automação industrial apresenta diferenças da automação em contexto geral, que requer algumas técnicas e estratégias que consistem na escolha entre várias tecnologias disponíveis no mercado, para optar por uma que atenda ao processo produtivo em questão e que garanta o aumento da eficiência da produção e que melhor se adapte ao sistema. Fator esse que faz com que os produtos oferecidos sejam padronizados (MORAES e CASTRUCCI, 2007).

Silva (2019) afirma que a automação é considerada um dos processos mais usados para facilitar a implementação dos recursos tecnológicos. Pois, através dessa tecnologia, são usadas ferramentas para soluções tecnológicas, com o intuito de otimizar e organizar os processos internos, como também minimizar os custos operacionais.

Em relação aos benefícios da automação, pode-se afirmar que, são vários, em especial, com os processos manuais que demandam tempo. Tempo esse que os

colaboradores poderiam estar dedicando à uma atividade mais produtiva, obtendo melhores resultados e processos mais rápidos e otimizados.

Sobre o empreendedorismo, o maior incentivo seria em relação ao baixo custo para implantar as técnicas de automação. Uma vez feito, não teria de contratar colaboradores ou um gestor para cuidar disso. O trabalho seria mais enxuto (SILVA, 2019).

4. Os custos logísticos

Segundo Santos (2020), os custos logísticos são pré-determinados pelos gastos com estoque, armazenamento, transporte e tarefas administrativas. Somados todos esses gastos, tendem a comprometer mais de 1% do Produto Interno Brasileiro (PIB) do país.

Considerando que, diante da pandemia do Coronavírus, o faturamento do e-commerce brasileiro em abril cresceu 81% na comparação com o mesmo período do ano passado, é possível presumir que os gastos logísticos também aumentaram a partir da maior adoção dessa modalidade de vendas (SANTOS, 2020, p.1).

Sobre os dados citados acima, fizeram parte de uma pesquisa, que registrara 24,5 milhões de compras virtuais, isto é, o dobro da quantidade registrada em abril de 2019. Sobre todo esse crescimento, é imprescindível garantir a eficiência total das entregas, que estão relacionadas à redução de custos.

Junto à transformação de pensamento em relação à logística digital, é necessário citar algumas dicas para minimizar os gastos e controlar os fatores que poderão interferir diretamente nos custos de uma organização.

Contudo, é possível afirmar que, a atual logística está intimamente relacionada a uma nova forma de administração do que em relação a ferramentas e métodos. As organizações, em geral, devem criar um plano de logística estratégico para destacar a forma como desejar atender seus consumidores, minimizar custos e aumentar os lucros. Porém, para implantar esse novo modelo de administração é preciso uma modificação de pensamento sobre os processos logísticos. Compreendendo isso à fundo, a implementação desse sistema é uma direção inevitável e quando bem coordenado, resulta em satisfação (SANTOS, 2020).

De acordo com a CargoBR (2020), a pandemia do Coronavírus definitivamente transformou o dia a dia de bilhões de indivíduos em todo o mundo e acarretou também várias modificações ao comportamento humano. Ou seja, as compras virtuais, que aumentavam de forma gradativa, foram a solução encontrada por milhões de novos usuários para o abastecimento de suas residências.

A imensa maioria da população não imaginava que um vírus pudesse modificar o comportamento humano da maneira que estamos vivenciando nos dias atuais. Já havíamos passado por algumas experiências, como o H1N1, gripe aviária, influenza, mas, nada parecido com o que estamos passando com a chegada da COVID-19 (CARGOBR, 2020, p.1).

Os dados apresentados pela mídia, passaram de ser meros números para se tornarem nomes, onde familiares, infelizmente, faleceram em função do Coronavírus. Pois, essa pandemia era vista apenas nos cinemas, mas não fora deles. Sobretudo, esse vírus passou a obrigar a todos a repensarem seus comportamentos, e um desses, seria se acostumar a realizar comprar virtuais ao invés de ir aos supermercados.

A logística pós-pandemia implicará em transformações substanciais tanto na área da logística como de outras. Toda uma estruturação necessitava ser revista para atender às necessidades básicas e às novas demandas. Onde, sistemas logísticos precisarão ser criados e implantados adequadamente para atender com eficiência e qualidade a milhões de indivíduos a realizar suas compras de forma virtual.

Há alguns meses atrás, a tendência era que a população visitasse as lojas físicas para comprarem. Ao contrário de hoje, que foi optado por adquirir mercadorias por meio da internet. Esse crescimento analisado pelo mercado, tende a nos trazer um novo contexto para a logística, onde:

- As pessoas passam a comprar em lojas virtuais;
- As empresas precisam aprimorar os seus serviços de entregas;
- As transportadoras devem se especializar em entregas residenciais;
- Crescimento de centros de distribuição regionalizados;
- Novas formas de entregas ou retiradas de mercadorias (CARGOBR, 2020, p.2).

Todas essas mudanças já estavam sendo pesquisadas e analisadas pelas organizações corporativas. Mas, com o Coronavírus, esse processo precisou ser acelerado e as mudanças necessitavam acontecer o mais rápido possível. Uma vez que surgira uma logística pós-pandemia.

As organizações necessitaram se adaptar a esse novo contexto que surgiu e os gastos com logística e transporte serão essenciais para o sucesso e o crescimento de muitos negócios. Como também buscar por bons preços e por alta qualidade no momento de entregar os produtos passa a ser de suma importância, junto ao tempo e recursos.

A CARGOBR possibilita o encontro entre embarcadores e transportadoras, bem como um contrato de frete efetivo e assertivo, diminuindo custos, garantindo qualidade e oferecendo serviços extras. Estamos preparados para o futuro que chega abruptamente, oferecemos uma plataforma para cotação e contratação de fretes, bem como soluções em pick up points, que apresenta as melhores opções do mercado e garante a qualidade dos serviços prestados (CARGOBR, 2020, p,2).

Para Deverhum (2020), desde o mês de novembro de 2019, quando todo o surto de Coronavírus se iniciou na China, muitos municípios referentes à Ásia e a Europa foram obrigados a restringir suas atividades comerciais e industriais, em especial, os referentes ao turismo. Tudo aconteceu como um “efeito dominó”, todos os continentes foram sendo atingidos por esse novo vírus no mês de março de 2020, resultando em perdas na geração de renda e empregos.

Ao realizar uma breve análise no aspecto social, econômico e científico, Deverhum (2020) acredita que o mundo nunca mais será o mesmo. Em meio à tudo isso, sabe-se que o processo logístico pensa a mercadoria e sua disposição desde a matéria-prima até o cliente final. Em casos de emergência, como o nosso, a logística deve ser repensada e reorganizada para evitar aumentos de custos, perda de vendas e de qualidade.

Durante a pandemia, um dos grandes desafios será continuar produzindo, vendendo e distribuindo mesmo com a baixa demanda de mercado. Pois, nesse período o poder aquisitivo deverá registrar quedas causadas pelo desemprego, por fatores socioeconômicos e por retração comercial causada pelo isolamento (DEVERHUM, 2020, p.1).

Outro desafio da logística pós-pandemia é o de reconhecer as novas perspectivas de mercado, mesmo depois que toda essa pandemia passar, para tentar conhecer melhor o perfil dos novos clientes e as novas necessidades que tendem a surgir como também diversos segmentos de mercado.

Atualmente, disponibilizar os produtos e os serviços em lojas online ou em marketplace como o Mercado Livre e o ZAP podem ser soluções mais rápidas para tentar escoar parte do estoque que está parado dentro de uma loja física fechada. Essa mudança também cria novos ritmos e nova cultura organizacional no processo de logística (DEVERHUM, 2020, p.2).

Cabe aqui afirmar que, num futuro muito próximo, a aquisição de matéria-prima, a produção, os produtos e serviços, distribuição, transporte, armazenamento, vendas e demais quesitos fundamentais num processo logístico deverão ser repensados e readaptados aos novos contextos.

As empresas deverão buscar movimentar a carga de seus estoques de forma mais rápida para atender mais clientes nos meios virtuais que, certamente, manterão o hábito da compra delivery e da compra digital feita na internet. Além do estoque da produção de escala, a produção sob demanda que já é uma realidade na indústria dos livros poderá se tornar numa nova realidade para empresas que conseguirem acelerar o seu ritmo de produção e de **organização logística** (DEVERHUM, 2020, p.2).

Pode-se observar que, durante esse isolamento social, o E-Commerce foi o único canal de vendas voltado para varejistas (B2C – Business-to-Consumer) e indústrias que passaram a atender on-line, aumentaram também 51%.

A REVISTA NEWS (2020) organizou um ranking dos principais E-Commerce no Brasil. Com isso, preparou uma lista de acordo com o número de acesso, ocorridos no mês de maio de 2020.

Portanto, é de suma importância analisar que os novos rumos que estão sendo aplicados sobre as transformações na cadeia de suprimentos, passaram a ser uma realidade, exigindo a diversificação entre os pontos de produção (DEVERHUM, 2020).

Considerações Finais

Atualmente, as organizações encaram um duro obstáculo, que é a feroz competitividade. Estudos revelam que as mercadorias comercializadas pouco se diferenciam entre elas, e isso ocorre graças aos ciclos de vida das mercadorias que estão cada vez mais curtos e a sua capacidade produtiva.

A questão seria como se diferenciar e se destacar dos demais concorrentes por meio da oferta de semelhantes mercadorias? Tal questão tem sido frequentemente questionada e na busca por soluções ficara evidente que os reais obstáculos a serem enfrentados, não serão altamente suficientes para suprir as expectativas.

As organizações, de tanto almejarem estratégias, se depararam com a evolução logística nacional e internacional para continuarem competitivas e em expansão. Mas, para isso, é necessário que o processo logístico amadureça para que possa continuar ofertando suas mercadorias à consumidores mais exigentes.

A compreensão de que as operações logísticas tem o poder de elevar as organizações à um caminho de sucesso faz da logística o principal tema a ser analisado por todas.

Nos presentes dias, a logística tem ocupado um lugar de destaque na administração e que lhe foi atribuído a missão do sucesso ou do insucesso de várias organizações. Pois, uma operação eficiente e de qualidade torna a organização mais competitiva, num espaço em que o mercado está cada vez mais concorrente e os impostos cada vez mais altos. Porém, a logística trouxe à tona novos modelos de gestão que vieram para harmonizar os processos e racionalizar as questões relacionadas a custos e ganhos.

Há alguns meses atrás, a logística não recebia a devida importância, pois era considerada apenas uma atividade de apoio, pois pouco se investia em colaboradores especializados e em tecnologia. A preocupação maior estava correlacionada à outras questões, e reconhecer e trabalhar em cima de funcionários e tecnologia exige tempo da gestão.

Mas, devido às inúmeras mudanças, a finalidade hoje é investir em recursos, em especial, ao analisar que essa área é a grande vantagem de várias organizações, que estão colocando em primeiro lugar as operações logísticas.

Com todas essas transformações, a logística conquistara de vez seu espaço nas organizações e passou a ser considerada uma estratégia de mercado. Seu foco passou a operar de forma eficiente e responsável. E por mérito, a logística passou a ocupar um lugar de reconhecimento dentro das organizações. Reconhecimento esse que se deu devido ao constante crescimento que essa área tem passado ao longo de sessenta anos.

Sobretudo, muitas organizações ainda relacionam apenas ao transporte de cargas, pelo fato de não se modernizarem, continuaram atuando nos moldes de décadas atrás. Às vezes, por falta de recursos, doutras de pontos de vista de seus administradores.

A logística pós-pandemia está em constante evolução e transformação, como por exemplo, as questões estratégicas que estão permeando a corporação junto à

escassez de recursos, que desafia diariamente as organizações em busca de soluções para tais problemas. Pois, a logística vai além da distribuição de mercadorias, estando diretamente relacionada à todo o processo produtivo e pode ser considerada a junção de quatro tarefas básicas, que são: aquisição, movimentação, armazenagem e entrega.

Cabe aqui relatar que, a logística tende a envolver toda a organização e também a sincronização dos elos que envolvem a aquisição de matérias-primas até a armazenagem de mercadorias e a entrega ao consumidor final. Sendo assim, deve-se considerar desde as primeiras informações até o transporte.

Portanto, pode-se afirmar que, as atuais organizações têm duas vertentes à serem seguidas, ou visam a administração logística ou transferem tal responsabilidade para terceiros. Ambas são a única saída para sobreviver. Mas, quando se trata em envolver toda uma organização é necessário que haja um entrosamento entre a manufatura e o marketing. E para complementar, é preciso um planejamento estratégico que esteja intimamente relacionado às todas as funções. Por isso, da importância da relação entre planejamento e prática logística.

Referências

AJOUÉ, O. **WMS**. 2016. Disponível em: <https://eccosys.com.br/guia/o-que-e-wms-quais-sao-os-seus-beneficios/> Acesso em: 8 julho 2024.

BRASIL, D. **TMS**. 2018. Disponível em: <https://www.hivecloud.com.br/post/tms-o-que-e-como-funciona/> Acesso em: 8 julho 2024.

CARGOBR. **A logística pós-pandemia**. 2020. Disponível em: <https://blog.cargobr.com/logistica-pos-pandemia/#:~:text=A%20log%C3%ADstica%20p%C3%B3s%2Dpandemia%20implica%20compras%20de%20forma%20online>. Acesso em: 9 julho 2024.

DEVERHUM. **Perspectivas do setor logístico pós-pandemia**. 2020. Disponível em: <http://deverhum.com.br/blog/perspectivas-do-setor-logistico-pos-pandemia/> Acesso em: 11 julho 2024.

FISCHER, S. **A importância do setor logístico em meio à pandemia**. 2020. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/opiniao/artigos/a-importancia-do-setor-logistico-em-meio-a-pandemia>

1.2344564#:~:text=Em%20uma%20situa%C3%A7%C3%A3o%20de%20crise,ir%C3%A1%20abastecer%20o%20consumidor%20final.&text=O%20abastecimento%20%C3%A9%20important%C3%ADssimo%20e%20precisa%20continuar Acesso em: 9 julho 2024.

MORAES, Cícero Couto; CASTRUCCI, Plínio de Ladro. **Engenharia de automação industrial.** 2007. 2^a Edição. Disponível em: file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Engenharia%20de%20Automacao%20Industrial%202%20ed%20-%20Moraes%20&%20Castrucci.pdf. Acesso em: 10 julho 2024.

REVISTA NEWS. **E-Commerce no Brasil cresce 51% durante pandemia.** 2020. Disponível em: <https://revistanews.com.br/2020/06/10/e-commerce-no-brasil-cresce-51-durante-pandemia/> Acesso em: 11 julho 2024.

SALGADO, T. T. **Logística: práticas, técnicas e processos de melhorias.** 3^a edição atual – São Paulo: Editora SENAC, 2017.

SANCA. **A história da logística no Brasil.** 2019. Disponível em: <https://sancagalpoes.com.br/historia-da-logistica-no-brasil/#:~:text=Na%20d%C3%A9cada%20de%201970%2C%20come%C3%A7aram,no%20Brasil%20ganhou%20outros%20ares.&text=A%20inclus%C3%A3o%20de%20c%C3%A1lculos%20para,teve%20in%C3%ADcio%20nos%20anos%201990>. Acesso em: 8 julho 2024.

SANTOS, F. **Como tornar a logística inteligente pós-pandemia reduzindo custos e aumentando a lucratividade.** 2020. Disponível em: <https://www.logweb.com.br/artigo/como-tornar-logistica-inteligente-pos-pandemia-reduzindo-custos-e-aumentando-lucratividade/> Acesso em: 12 julho 2024.

SILVA, Priscylla. **O que é automação.** 2019. Disponível em: <https://gobacklog.com/blog/o-que-e-automacao-e-para-que-serve/> Acesso em: 10 julho 2024.