

PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS NAS EXPORTAÇÕES DE ATIVOS NÃO PRODUZIDOS

RESUMO

A exportação se configura como principal estratégia encontrada pelas empresas para implementar o processo de internacionalização. Assim, dentro desse processo de internacionalização as empresas são motivadas a adotar práticas sustentáveis para exportação de ativos não produzidos, pois a sustentabilidade gera competitividade, que gera benefício sociais através da geração de emprego e renda para as pessoas. Pensar em sustentabilidade organizacional é pensar nas mudanças, no meio ambiente, nas pessoas e comportamentos. Portanto, dentro do contexto de internacionalização, as empresas são conduzidas, de forma natural, a buscar o equilíbrio entre as dimensões econômicas, sociais e ambientais. Com o objetivo geral deste ensaio busca-se analisar as práticas sustentáveis adotadas pelas Multinacionais exportadoras de ativos não produzidos. A questão-problema elaborada para ser respondida é a seguinte: O que torna a empresa internacionalizada mais sustentável? A metodologia aplicada possui características qualitativas. As contribuições esperadas estão balizadas em três direcionamentos: primeiro com a contribuição teórica no avanço da discussão da internacionalização para a busca de recursos naturais e a sustentabilidade. Em segundo, contribuição nas práticas organizacionais que se alinhem a sustentabilidade e por fim, a contribuição social que está voltada para as preocupações das organizações com vistas a sustentabilidade social.

Palavras-chave: Sustentabilidade; Exportação; Ativos não produzidos.

ABSTRACT

Export is the main strategy found by companies to implement the internationalization process. Thus, within this internationalization process, companies are motivated to adopt sustainable practices for the export of non-produced assets, as sustainability generates competitiveness, which generates social benefits through the generation of jobs and income for people. Thinking about organizational sustainability is thinking about changes, the environment, people and behaviors. Therefore, within the context of internationalization, companies are naturally led to seek a balance between economic, social and environmental dimensions. The purpose of this essay is to discuss the sustainable practices adopted by multinationals that export non-produced assets. The problem-question created to be answered is the following: What makes the internationalized company more sustainable? The methodology applied has qualitative characteristics. The expected contributions are based on three directions: first, with the theoretical contribution in the advancement of the discussion of internationalization for the search for natural resources and sustainability. Second, contribution to organizational practices that align with sustainability and, finally, social contribution that is focused on the concerns of organizations with a view to social sustainability.

Keywords: Sustainability; Export; Unproduced assets.

INTRODUÇÃO

A internacionalização tornou-se relevante estratégia empresarial, pois ampliam as chances de sucesso, superando prováveis barreiras comerciais. Exportar tornou-se uma alternativa estratégica que estimula a eficiência à medida que se desenvolve, trazendo assim o aumento da competitividade, fazendo com que as empresas produzam bens e serviços cada vez melhores, firmando assim uma relação peculiar entre produtor e consumidor. Desenvolve-se também nova cultura e aprimora melhores métodos administrativos e organizacionais para as entidades que buscam maior lucratividade no cenário internacional.

De acordo com Zhang et al. (2019), os portos são instalações aquáticas e terrestres, incluindo hidrovias portuárias, quebra-mares, terminais e instalações auxiliares, tendo como principal função a prestação de serviços logísticos para o transporte de cargas. Nesses portos tem-se o cais como uma das estruturas mais importantes, visto que permitem que navios ou balsas atraiquem na costa e nas margens do rio, para fornecer acesso aos passageiros e para cargas e descargas, atuando não apenas como pontos de conexão de transporte terrestre e aquático, mas também centros de comunicações terrestres e marítimas.

A atividade portuária desempenha importante papel no desenvolvimento econômico e social de sociedades, países e regiões e, como bem afirmam Cerceau et al. (2014), a evolução tecnológica dos transportes, dos meios de comunicação e do comércio internacional. Com isso, exige gerenciamento estratégico para que alcance resultados positivos, principalmente quando o objetivo das empresas é a internacionalização. Em termo de conexão entre quem governa e quem é governado, de acordo com Zhang et al. (2019), é fundamental reconhecer que diferentes autores que regem correspondem a diferentes objetos governados. Especificamente as organizações governamentais são geralmente encarregadas dos arranjos institucionais de governanças porto, em quantas organizações portuárias são geralmente mais direcionadas a tomar conta da direção e atividades operacionais. Os resultados da revisão de literatura realizada pelos autores mostraram evidências em favor dos papéis importantes desempenhados por organizações não governamentais e organização portuária como os principais órgãos de governanças porto.

O desenvolvimento econômico sustentável, apesar de haver controvérsias na literatura, está diretamente relacionado às atividades empresariais, tendo em vista que o impacto do funcionamento de uma organização em determinado local é perceptível, tanto em resultados positivos quanto negativos. Para Yang, Guo e Lian (2019), a integração dos portos busca apresentar soluções para resolver os problemas de desperdícios portuários bem como a ociosidade dos ativos portuários. A atividade portuária, nesse cenário, faz parte dos planos de desenvolvimento de muitos países, sendo constantemente apontada como geradora de riquezas, todavia, não se pode esquecer que também traz impactos sociais.

Chen, Cullinane e Liu (2018), utilizaram os conceitos de porto seco e porto marítimo para analisar a importância que ambos possuem para, de maneira sintonizada promover um transporte mais rápido, eficiente e com custos menores buscando dessa forma contribuir para o desenvolvimento econômico, local, regional e nacional. Os autores concluíram, a partir de sua pesquisa, que a questão da concorrência e cooperação entre os vários intervenientes na rede torna-se extremamente importante, assim como perspectivas sobre o custo do produto e trade-off envolvendo a avaliação de risco e lucro estimado.

Sobre o desenvolvimento sustentável, Perez et al. (2019) afirmam que a equidade da sustentabilidade são questões que se impõem como uma reconquista do espaço perdido, que

tem a ver com uma nova atribuição de valores. No viés dos impactos ambientais ocasionados pelas atividades portuárias, Cerceau et al. (2014) consideraram as cidades portuárias como laboratórios para a implementação de ecologia industrial, buscando recursos para otimizar a gestão de resíduos, esgotamento de resíduos poluentes, emissão de gases tóxicos, entre outros. Os autores verificaram que a implementação de ecologia industrial nos portos pode funcionar como motor de desenvolvimento local, funcionando como alavanca para o desenvolvimento de políticas públicas sustentáveis em escalas regionais.

Os efeitos colaterais da internacionalização recai sobre todos do planeta, desde as instabilidades geopolíticas, imigração, fome, miséria e etc., que demandam muito tempo e aperfeiçoamento humano tanto dos países emergentes, uma vez que o problema se manifesta grandiosamente dentro de suas fronteiras, quanto dos países desenvolvidos, que precisam estabilizar a política e a economia mundial para ter melhores condições de vida, redução das taxas migratórias e criação de instrumentos capacitadores do desenvolvimento.

1. Mudança de mentalidade na exportação

A partir da década de 1980, contudo, a mentalidade estatal se modificou, deixando de centralizar as funções que antes desempenhava. Sob um novo conceito de articulação entre as esferas de produção e consumo, o Brasil se apresenta como um país que possui alto grau de qualificação de seus recursos humanos, possibilitando deixar de lado as importações e apontar seu arsenal para o crescimento industrial, o que o diferenciou dos outros países em desenvolvimento (ARBIX et al., 2004).

Em relação à regulação, o primeiro marco nesse sentido foi a Lei nº 8.630, de 1993, mais conhecida como Lei de Modernização Portuária ou Lei dos Portos. Dotada de um texto extenso, é assim caracterizada pelo fato de ter ela revogado sete outras leis anteriores que versavam sobre o sistema portuário nacional, além de sete decretos e cinco decretos-leis. Foi uma lei de fundamental importância para dar início à reforma privatizante que se pretendia implementar no país (CONCER; TUROLLA, 2013).

Sua elaboração se deu com os seguintes objetivos: solucionar problemas de baixa produtividade, ineficiência, burocracia em excesso e a ausência de investimentos no setor, o que fazia por meio da descentralização da gestão portuária, com a inclusão da iniciativa privada na operação, por meio de arrendamentos de instalações e áreas. Com o objetivo de assegurar o atingimento de tais objetivos, seria preciso reformular toda a estrutura administrativa dos portos, a partir de quando se criou uma nova estrutura para o setor portuário (MACHADO; BISCHOFF, 2018).

A partir de 1990, muitas empresas no âmbito nacional foram estimuladas a trabalhar com a exportação, entrando com muita propriedade competitiva no mercado global, principalmente as pequenas e médias empresas. De acordo com Floriani e Fleury (2012) “Embora a exportação seja ainda a forma mais frequente de internacionalização, as PMEs estão tendo, cada vez mais, uma atuação direta no exterior por meio de atividades de distribuição, produção, entre outras”. Assim, muitos estímulos a partir do governo foram implantados com intuito de tornar as empresas mais competitivas no mercado internacional.

Posteriormente, em 2008, é aprovado o Decreto nº 6.620, que dispunha sobre as diretrizes e políticas aplicáveis ao setor de portos e terminais portuários com o objetivo de promover o desenvolvimento e fomento. Para que fosse possível atingir tais objetivos, regulamentou-se, por meio desse decreto, três possibilidades de investimentos: de licitação

para outorga/concessão de portos organizados; arrendamento das instalações portuárias por meio do procedimento de licitação; e outorga de autorização de construção e exploração de terminais de uso privativo (MACHADO; BISCHOFF, 2018).

Mais recentemente, tem-se uma nova legislação – a Lei nº 12.815, editada em 5 de junho de 2013, conhecida como a Nova Lei dos Portos por ter revogado leis e decretos anteriores aplicáveis ao setor, como a Lei nº 8.630/1993 e o Decreto nº 6.620/2008 (MACHADO; BISCHOFF, 2018).

A começar pela necessária “modernização dos Estados locais” que, de acordo com Furtado (1996), é essencial à coordenação das atividades econômicas e maior controle da periferia nos efeitos danosos da globalização entre desenvolvidos e não desenvolvidos. Nos brilhantes ensinamentos deste economista, extraímos possíveis soluções aos problemas enfrentados no mundo contemporâneo.

Em síntese, assevera-se nossa argumentação de protagonismo autêntico do povo, atuando como instrumento de desenvolvimento sustentável enquanto melhor tratamento possível de combate às históricas mazelas sociais inibidoras do desenvolvimento humano, evidenciando comportamento social ante uma espera institucional injustificada na mora por justiça, equidade e distribuição de renda.

A pesquisa realizada pelos autores demonstrou que a sustentabilidade ambiental e energética na indústria portuária marítima, deve ser promovida e implementada por meio de regulamentações políticas adequadas, bem como, recomendações e orientações emitidas pelas autoridades e instituições públicas, com um papel direto e proativo desempenhado pelas autoridades portuárias (DI VAIO; VARRIALE; ALVINO, 2018).

Essa comunicação proativa é mencionada por Dooms et al. (2013), que consideram como fator fundamental para o sucesso dos portos, sendo possível o desenvolvimento de estratégias de inovação capazes de reunir recursos para internacionalizar. Assim, os autores destacam a importância do gerenciamento da comunicação com os stakeholders, legitimando suas escolhas, com temas como desempenho econômico, financeiro, questões sociais e ambientais ficando em ênfase.

Em 2005, a Agenda Portuária foi criada. Nela, constavam medidas prioritárias tomadas para os principais portos brasileiros em relação aos procedimentos e processos de movimentação de mercadorias. Por esse documento, o propósito era criar metas de ação de alto impacto e baixo custo, que gerassem resultados de curto prazo.

Os portos têm se apresentado como sistemas de transporte mais eficientes para exportações, com isso têm ganhado destaque no cenário internacional. Na pesquisa realizada por Lättilä, Henttu e Hilmola (2013), foram comparados dois cenários de transportes diferentes da Finlândia: o primeiro utiliza unicamente estradas e o outro utiliza portos secos com utilização de sistema ferroviário.

As empresas brasileiras que tenham interesse em promover suas exportações ou captar investimentos de capital estrangeiro deverão utilizar este serviço por meio dos Serviço de Promoção Comercial (SECOM) nas representações diplomáticas do Brasil no exterior. A Apex foi fundada em 2003, tem sua sede em Brasília e oferece produtos e serviços nas áreas de informação, qualificação para exportação, promoção comercial, posicionamento e imagem além de apoio a internacionalização de empresas. Em 1993, a Lei nº 8.630/1993 (Lei de Modernização dos Portos) foi instituída no país. Seu objetivo era descentralizar a administração do setor, de tal forma que fosse permitido delegar funções aos municípios e aos Estados, bem como estabelecer que incumbiria ao governo a concessão de licença para operação à iniciativa privada, que já existia em alguns portos, criando, desse modo, uma

relação um pouco mais estável entre em relação a esse aspecto entre o setor privado e o governo.

Na pesquisa realizada por Castelar (2015), para a CNI foram verificados os gargalos logísticos encontrados em países da América do Sul, reforçando os problemas no Brasil referentes à burocracia, infraestrutura, custos e modais de transporte. Dados da CNI (2019) demonstram que, em 20 anos, o Brasil investiu pouco mais de 2% do Produto Interno Bruto (PIB) em infraestrutura, enquanto outros países investiram de 4 a 5%, sendo possível depreender a fonte dos problemas logísticos enfrentados pelo país para exportação.

Outro problema evidenciado é a burocracia para a importação, exportação e liberação de cargas e mercadorias. Isso porque, como não se tinha um cadastro governamental único, cada um dos órgãos instalados no porto detinha a responsabilidade de emissão de certos documentos e controle/conferência das mercadorias, atrasando visivelmente a liberação da carga. Tais ineficiências foram apontadas como uma das causas do maior tempo de permanência dos navios atracados, gerando multas elevadas (CASTELAR, 2015). Atualmente, a Apex apoia mais de 70 setores da economia brasileira, entre os quais pode-se destacar os setores de alimentos, bebidas, agronegócio, moda, tecnologia, construção civil, entre outros.

A segunda agência a ser considerada é o Centro de internacionalização de negócios do Maranhão (CIN) vinculado à Federação das Indústrias do Maranhão (FIEMA) é habilitada pelo Ministério da Economia para a emissão de todo tipo de Certificado de Origem Digital (COD), o que dá segurança e garante vantagens para as exportações de todo tipo de produto. Ele tem como missão orientar e incentivar as empresas maranhenses na identificação de oportunidades de negócios no comércio internacional, expandindo a cultura exportadora do maranhão

2. A internacionalização de empresas

Dooms et al. (2013) afirmam que a internacionalização de uma empresa exige um plano, por meio do qual a meta será alcançada, além do entusiasmo de se enfrentar desafios. Nesse mesmo sentido, Olivares (2005) afirma que o processo de internacionalização de empresas combina elementos administrativos estratégicos, estruturais e operacionais, os quais são encaixados por meio de variáveis condicionantes e componentes adaptados.

Segundo Fernández-Macho et al (2015), três são os fatores preponderantes na determinação do andamento do processo de inserção externa e internacionalização das empresas brasileiras no último período. O primeiro consiste na melhoria significativa promovida nas condições financeiras das empresas nacionais, que experimentam aumento da rentabilidade do capital próprio e redução do grau de endividamento. O segundo é de valorização da moeda nacional, facilitando a aquisição de empresas no exterior. Já o terceiro diz respeito à política de apoio do governo brasileiro por meio de políticas industriais, bem como por operações de capitalização e financiamento realizadas pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Nesse sentido, a internacionalização pode ser entendida como sendo o processo de aumento da participação das empresas em operações internacionais (CHEN; YANG, 2018). Trata-se de um processo iniciado na década de 1990, de extrema importância para o desenvolvimento econômico nacional, representando um marco muito importante para a economia nacional, evidenciando mudanças estruturais na economia mundial e no modelo de desenvolvimento nacional (CHEN; YANG, 2018).

Economistas, como Hymer (1976), destacam algumas razões pelas quais as empresas deveriam procurar a internacionalização, como a neutralização de concorrentes, para explorar vantagens competitivas únicas e para diversificar seu mercado. Oliveira, Braga e Costa e Silva (2018) complementam afirmando que os objetivos da internacionalização podem ser: presença no mercado, diminuição dos custos, aumento da competência e financeiros.

Pesquisas como a de Maisonobe et al. (2016), sobre o processo de investimento estrangeiro, revelam que a tomada de decisão para internacionalização não poderia ser descrita como a consideração cuidadosa e racional de alternativas, mas sim como decisões isoladas tomadas com base na crença de que uma dada alternativa seria satisfatória. Quando as empresas entram no seu primeiro mercado estrangeiro, elas são confrontadas com as tarefas de criação inteiramente de novas rotinas e adaptação de algumas de suas rotinas existentes. De acordo com Root (1994), a rotina de geração e adaptação são processos intensivos de recursos que exigem investimentos substanciais.

Dentre as teorias de internacionalização, de acordo com Root (1994), pode-se destacar: o modelo de ciclo de vida do produto, o modelo de internacionalização de Uppsala, o modelo relacionado à inovação, teoria de internalização, o modelo de análise do paradigma eclético de internacionalização, entre outros. O quadro a seguir faz um breve paralelo entre as teorias, visando entender a internacionalização em questionamentos como: Por quê? O quê? Quando? Onde? E, Como?

Quadro 1. Resumo das Teorias de Internacionalização

Teorias	Por quê?	O quê?	Quando?	Onde?	Como?
Poder de Mercado	Otimizar recursos ou competências e explorar imperfeições estruturais viam posições de conluio ou monopólio.	Produtos ou serviços em indústrias passíveis de consolidação (<i>implícito</i>).	Conforme as oportunidades para reforçar a posição de monopólio em cada país fossem exauridas.	Onde houver chance de conluio e concentração do mercado.	Investimento direto no exterior (com controle da operação internacional) ou exportação.
Internalização	Maximizar eficiência pela redução de custos ou riscos de fazer negócios com terceiros no exterior.	Produtos, serviços ou tecnologias em indústrias verticalmente integradas, baseadas em conhecimento ou dirigidas por qualidade e imagem (<i>implícito</i>).	Abordagem não é explícita em relação ao momento inicial. Depois, seguiria a lógica da maximização de lucros via aproveitamento de janelas de oportunidade.	Onde houver imperfeições de mercado que permitam a maximização de lucros.	Existência de “melhor” o do (controle, licenciamento, subcontratação etc.) de acordo com a configuração dos custos de transação no mercado externo.
Paradigma Eclético	Explorar ou desenvolver vantagens de propriedade: busca de mercados, redução de custos, procura de ativos	Sem restrições em termos de produtos, serviços, tecnologias ou atividades (<i>implícito</i>).	Segue a linha da Internalização.	Onde houver vantagens de “localização” (por	Exportação, Investimento direto ou licenciamento, dada a melhor combinação das vantagens de

	e capacitações estratégicas.			exemplo, incentivos, alta demanda etc).	propriedade, localização ou internalização.
Teorias	Por quê?	O quê?	Quando?	Onde?	Como?
Modelo de Estágios de Uppsala	Busca de mercado.	Sem restrições em termos de produtos, serviços, tecnologias ou atividades (<i>implícito</i>).	Momento inicial: saturação do mercado doméstico; Expansão: conforme o conhecimento for gradualmente obtido pela experiência internacional.	Para países com “distância psíquica” em relação ao mercado doméstico menor no primeiro momento e, depois, gradualmente crescente	Em estágios de comprometimento gradual de recursos (primeiro, exportação; depois, escritório de vendas até ter produção no novo mercado).
Networks	Seguir movimentos de Outros participantes da rede ou desenvolver relacionamentos em novas redes (internacionais).	Sem restrições desde que seja do interesse de outros participantes da rede (<i>implícito</i>).	Quando a rede de negócios assim compelir, ou seja, quando houver necessidade de criar ou desenvolver relacionamentos.	De acordo com as redes internacionais estabelecidas ou almejadas	Comportamentos diferentes de acordo com o grau de internacionalização da própria empresa e de sua rede.

Fonte: Carneiro e Dib, 2007.

Ressalta-se que não é obrigatório que uma empresa utilize apenas de uma só teoria de internacionalização, ela poderá fazer uso de uma secundária ou mais de uma teoria, dependendo de seu caso específico, mesmo que uma teoria se sobressaia à outra.

A Teoria de Poder de Mercado, de acordo com Root (1994), busca uma posição quase que de monopólio no mercado, onde a decisão de internacionalizar inicia quando não há mais oportunidades de expansão para a empresa no mercado doméstico, assim tinha que buscar o mercado exterior e expandir suas atividades para o mercado internacional. O mercado ou país alvo normalmente é definido quando há concentração de mercado, facilidades de investimentos ou exportação.

A teoria de poder de mercado foi desenvolvida a partir da teoria da firma e da organização industrial, alega-se que firmas operam no mercado internacional para organizar as demais empresas e aproveitar de suas vantagens competitivas no exterior. A teoria do poder de mercado trata de empresas, produtos ou serviços que buscam o mercado estrangeiro para reforçar sua posição no monopólio, utilizando suas vantagens competitivas. As empresas vão para o mercado externo de forma a buscar maiores poderes para a sua empresa no mercado. Propõe a utilização das vantagens de custos frente às imperfeições das outras empresas para conquistar o mercado (JIANG et al., 2015).

A teoria de “portfólio” de investimentos não proporcionava respostas claras para a questão das direções do fluxo de capital. Quando se diz que tentarão aumentar os

investimentos, buscando maior lucro e investindo em países com maiores taxas de juros, isso faz com que as firmas procurem financiamentos no exterior para poderem bancar seus investimentos internacionais. Ao procurar tais países com altas taxas de juros, acabam que perdendo recursos por buscar investimentos do mesmo local. Assim maximizariam lucros em que os retornos fossem maiores, desconsiderando os demais fatores, como riscos, dificuldades, barreiras, os investimentos iam de acordo com as taxas de juros de menores para maiores, até que se igualasse, pois a teoria era baseada na taxa de juros. (SOUZA; TUROLA, 2010)

De acordo com Vernon (1966, 1979) a teoria do ciclo de Vida do Produto é o principal ao abordar sobre o comércio internacional e investimentos. Os autores explicam que o objetivo principal de Vernon era explicar os investimentos diretos norte-americanos em países estrangeiros, na década de 1960, e como um padrão de exportação, importação e produção no exterior poderia se modificar durante o ciclo de vida do produto.

O ciclo de vida do produto, elaborado por Vernon (1966), propõe basicamente que as empresas inovem nos mercados domésticos e produzam os seus produtos maduros em países em desenvolvimento, para assim aproveitar os locais do mundo que possam proporcionar para a empresa menores custos e, por consequência, maiores retornos. O porquê dos investimentos diretos norte-americanos em diversos países, principalmente, na década de 1960. A questão da tecnologia nos negócios internacionais também foi inovadora e lucrativa, em sua maioria em países de desenvolvimento avançado, já que exige um maior capital e mão de obra especializada, com a crescente padronização da produção, seus custos caem e a necessidade de mão de obra especializada se torna menor.

Vernon (1966) explica como um padrão de exportação, importação e produção no exterior, poderia se modificar durante o ciclo de vida de um produto. As inovações são estimuladas pela demanda no mercado doméstico e que os produtos passam, durante seus ciclos de vida, por três estágios: sua introdução no mercado, crescimento e maturação.

Oriunda da teoria comportamental da firma, a Teoria da Internalização foi elaborada por Peter Buckley e Mark Casson (1976), que defendem que as empresas internalizam mercados quando os seus custos de transação são inferiores aos custos deste mercado. Pois no caso dos custos não serem menores, a empresa pode realizar alianças, para dividi-los.

Buckley e Casson (2017) montaram uma base de internalização de mercados para explicar o crescimento das firmas, baseada na escolha de locação de menor custo para suas atividades e internalização do mercado até o limite de custos das trocas de mercado. Assim as empresas devem estudar anteriormente se ao internalizar qual será a localização que lhe trará maiores benefícios, uma vantagem comparativa de atividades no país estrangeiro, facilidades de entrada e saída no país ao comércio, assim como baixos custos com mão de obra. Procurando sempre monopolizar o produto, aumentar a demanda, expandir mercados e desenvolver novos produtos para atingir novos consumidores.

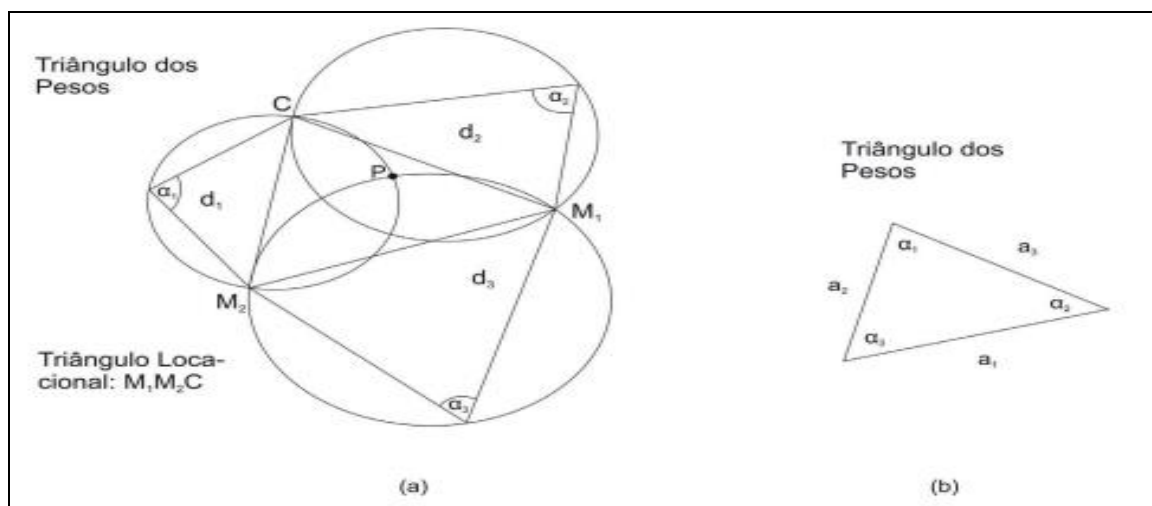
Segundo Jiang et al. (2017), na Teoria da Internalização a busca da internacionalização se dá pela maximização da eficiência por meio da redução de custos ou riscos de fazer negócios com terceiros no exterior. Qualquer produto ou serviço, tecnologia, *know-how* ou atividade pode ser internalizado em outros países, desde que existam vantagens de custos de transação, que também determina quando e onde esse movimento deve acontecer, sempre em busca de imperfeições de mercado que permitam a maximização de lucros.

A teoria da localização clássica foi desenvolvida por Alfred Weber, em seu livro *Theory of the Location of Industries*, publicado no ano de 1909 em alemão e traduzido para o

inglês por Carl Friedrich em 1929. Weber (1929) teve como objetivo construir uma metodologia teórica para determinar a localização ideal para uma empresa, considerando o modelo de custo mínimo de transporte.

A teoria de Weber determinou um triângulo locacional, também chamado de triângulo weberiano, para calcular a localização ideal para uma empresa. De acordo com Santos e Lages (2013), os custos trabalhistas e as forças aglomerativas podem mudar a localização de uma empresa do local ideal calculado anteriormente. Em outras palavras, a interação de três fatores - custos de transporte, custos de mão de obra e custos de aglomeração explicam a localização das empresas.

Figura 1. Triângulo Locacional



Fonte: Haddad et al. (1989).

Explica-se com base em Haddad et al. (1989) que C, M1 e M2 exercem pesos proporcionais ao produto final a ser transportado para o local de produção e do local de produção ao mercado. Quando se tem uma localização adequada, os custos de transporte são reduzidos, quando se considera esses três pesos.

A localização também é destacada por Porter (1999), que menciona o seu impacto na vantagem competitiva em decorrência da influência na produtividade, sendo a relação entre o valor (preços) que os produtos de uma nação comandam no mercado e a eficiência com que as unidades padrão são produzidas.

No contexto, da internacionalização, para Franzoni e Freitas (2005), a logística internacional de transportes é crucial no incremento das exportações, podendo ser considerado como fator de competitividade na globalização, já que envolve fatores como qualidade e agilidade. Nesse mesmo sentido, também destacam a importância do transporte no processo de internacionalização, sendo responsável pela intensificação do comércio de mercadores.

Os principais nomes da Escola de Uppsala são Johanson e Vahlne, que em 1977 desenharam um modelo de internacionalização gradual de empresas, baseado na literatura e em dois estudos de caso. O modelo de Uppsala fez com que os negócios internacionais deixassem de ser examinados somente como um fenômeno econômico, passando a ser analisado na perspectiva da Teoria Comportamento Organizacional.

No Modelo de Uppsala, a internacionalização se inicia como resposta a uma pressão por procura de mercados, e o primeiro movimento para um mercado estrangeiro ocorre quando a empresa percebe que suas possibilidades de expansão no mercado doméstico estão

limitadas. Na escolha destino da internacionalização é baseada na ordem de escolha dos países a uma distância psíquica (onde não há fluxo de informações) em relação ao mercado doméstico, a escolha dos países aos quais é dirigida a exportação ou onde fixam subsidiárias (TUROLLO, 2011). Exemplos são diferenças de idioma, educação, prática de negócios, cultura e desenvolvimento industrial.

Faz-se fundamental o conhecimento do mercado para se tomar decisões mais precisas. De acordo com Johanson e Vahlne (1990), as decisões são tomadas assim que se deseja entrar em um processo de internacionalização, seja pelo conhecimento de oportunidade ou pela necessidade de mercado. Conforme sua forma de aquisição, pode ser um conhecimento objetivo, onde pode ser ensinado e o conhecimento experiencial, que é a própria experiência e não pode ser separada dos mesmos. Onde Johanson e Vahlne (1977) acreditam que o conhecimento experiencial é o tipo de conhecimento crítico que dá estrutura para a empresa perceber as dificuldades e formular oportunidades no processo de internacionalização, pois eles normalmente não ocorrem no início da operação, é um processo que vai crescendo no decorrer das operações internacionais.

Conhecimento de mercado também pode ser classificado como geral e específico. No conhecimento geral, ou conhecimento da operação pode ser transferido entre países, são os métodos de marketing e características de alguns tipos de consumidores, demanda, oferta, condições de competição, sem a necessidade de sua localização, do seu processo produtivo etc. (JOHANSON; VAHLNE, 1977).

3. Teoria do Paradigma Eclético

A teoria do paradigma eclético foi desenvolvida na década de 1970 por John Dunning, considerando a internacionalização das empresas, quando conseguem conjugar três fatores que são: vantagens competitivas de propriedade, localização e internalização. Para Dunning (2001), a combinação suficiente para explicar o IED (Investimento Externo Direto) e sua forma e mais outros fatores acoplados as três vantagens que são *ownership*, *location* e *internalization*.

A empresa, ao operar em locais diferentes, pode adquirir vantagens adicionais de *ownership*. Assim a explicação do IED e de sua forma por meio desses três fatores (OLI – Vantagem Específica, Vantagem em Deslocar e Vantagem de Internalização, respectivamente), ficou conhecida como o Paradigma Eclético (DUNNING, 2008). Jiang et al. (2015) acreditam que o Paradigma Eclético é a união dos aspectos da teoria de mercado e da teoria de internalização. Que tem por objetivo principal explicar o investimento estrangeiro, baseando-se nas três vantagens da multinacionalização também teorizadas por Dunning (2001), que são:

- a) **A vantagem específica da firma (O - de *Ownership Advantage*)**, deriva da empresa possuir ativos, geralmente ativos intangíveis como tecnologia, diferenciação, recursos humanos etc. não acessíveis, pelo menos por algum tempo, aos seus concorrentes;
- b) **Vantagem em deslocar (L)** alguma parte da sua atividade produtiva para o exterior por encontrar aí vantagens superiores às encontradas no seu próprio país;
- c) **E uma Vantagem de Internalização (I)**, que se traduz na capacidade e interesse da empresa rentabilizar, ela própria, as vantagens por meio de contrato ou licença.

Assim, Dunning (2001) afirma que uma firma só inicia uma produção internacional quando há vantagens diferenciais em relação aos seus competidores. Assim a firma materializará a produção quando esta for a melhor solução, em vez de ceder seus direitos a

outras firmas. A exploração das vantagens oferecidas aborta entradas em forma de exportação, licenciamento ou investimento externo direto (instalação de subsidiárias ou aquisição), não explicando em seu modelo original o processo de *joint venture*. Mas que se usufrua de suas vantagens competitivas no processo de internacionalização da firma (JOHANSON; VAHLNE, 1977). Segundo Dunning (2001), o paradigma eclético volta-se para uso de sua força motora e das vantagens competitivas no processo de internacionalização de suas firmas.

4. A exportação como estratégia

A exportação se configura como uma atividade importante para o desenvolvimento econômico e social de um país, por esse motivo, os incentivos são concedidos pelo Governo para que as empresas aumentem a competitividade para exportar seus produtos em condições de igualdade com o restante do mundo, dentre eles estão os fiscais, reduzindo valor de tributação a ser pago pela empresa em decorrência da atividade. Na percepção de Olivares (2005), a exportação tem sido um caminho encontrado por médias empresas para a internacionalização. É o que o autor chama de internacionalização indireta, quando a empresa não está fisicamente presente em outro país, mas comercializa seus produtos, serviços, marcas/patentes por meio de outras empresas intermediárias. Essa prática é realizada por muitas empresas brasileiras, verificando-se potencial exportador nesse processo de internacionalização.

Para Floriani (2010), o processo de internacionalização de empresas de porte pequeno e médio a nível de Brasil, pode encontrar barreiras pela baixa capacidade de reunir recursos e capacidades. Para acompanhar o processo de internacionalização, as empresas se encorajam a partir relações com outras empresas já consolidadas com o processo de exportação, e assim, aos poucos vai reunindo as competências necessárias para penetrar no mercado externo. Dessa forma, o grau de internacionalização passa a servir como propulsor de melhorias no desempenho das pequenas e médias empresas na entrada do mercado internacional de exportação.

Para Odei e Stejskal (2020), “As empresas em economias em transição também podem capitalizar na remoção de barreiras comerciais para se internacionalizar e se beneficiar de tecnologias avançadas e conhecimento em outros lugares”. Assim, o impacto de maior significância acontece na internacionalização destas empresas, pois as indústrias precisam de recursos e competências que possam lavá-las a uma conquista mais abrangente, pois estará aplicando pesquisas em seu próprio ambiente. Tudo graças às fortes interações com outros parceiros conquistados tanto no ambiente nacional quanto no internacional, possibilitando ainda, o estabelecimento de uma grande rede de relacionamentos.

De acordo com Arbix et al., 2004, no Brasil, as empresas são muito competitivas no aspecto da produção de bens para exportação, porém, afirmam que há uma grande distinção entre as operações que envolvem o desempenho comercial entre as empresas nacionais e as estrangeiras. “As estrangeiras possuem, em média, volumes de importação e de exportação superiores aos das nacionais. Entretanto, a magnitude da diferença entre empresas nacionais e estrangeiras é substancialmente maior nas importações que nas exportações”. Esta diferença é observada pelos autores como sendo causada pelo tamanho da empresa brasileira e pela qualificação dos seus empregados, o que torna para as grandes empresas uma vantagem expressiva porque investem muito mais em seus empregados.

Dessa forma, muitos encargos no Brasil, como o IPI – imposto sobre produtos industrializados; COFINS – contribuição para financiamento da seguridade social; e IE –

imposto de exportação, tem como foco o estímulo à exportação e, portanto, promover o balanço de pagamentos, motivar a produção e a competição, atrair investimentos estrangeiros diretos (IED), reduzir as desigualdades regionais, incentivar a difusão tecnológica e o desenvolvimento econômico. Esses objetivos talvez pareçam se adequar apenas às necessidades dos países em desenvolvimento. Assim, é importante mencionar que, apesar do crescimento da internacionalização de empresas ser um fenômeno relativamente recente, cada vez mais as empresas buscam estratégias para adentrar no mercado mundial, bem como, o governo brasileiro busca fornecer subsídios para que as empresas tenham maiores oportunidades, com a exportação se apresentando como uma das mais utilizadas pelo país.

5. Sustentabilidade como ponto de equilíbrio

As discussões sobre desenvolvimento sustentável se iniciaram na década de 1970 quando muitos cientistas descobriram os impactos ambientais que as ações dos homens vinham provocando. Segundo Wang et al., (2019) se tornou crucial estabelecer uma relação estreita dos sistemas de consumo e produção com o desenvolvimento sustentável como forma de amenizar os impactos no ambiente do futuro. Dessa forma, desde esta época os estudos sobre sustentabilidade vêm se avolumando e invadindo os espaços econômicos e sociais.

Para estes autores, as preocupações com os padrões de consumo e produção sustentáveis (SPC) tomou vulto internacional quando em 2002 a partir de um plano de implementação de ações acertado em Joanesburgo e corroborado na (Rio + 20), após dez anos. Nesta conferência, muitos países foram convocados pelas Nações Unidas para discutir sobre desenvolvimento sustentável propondo estruturar um programa que pudesse estabelecer os padrões de consumo e produção com o desenvolvimento sustentável por um período de 10 anos. Foi quando se estabeleceu a chamada agenda 2030.

De acordo com Alberton et al., (2020), a sustentabilidade pode ser institucionalizada para que algumas competências individuais possam envolver cada colaborador no sentido de adesão ao comportamento sustentável. Dessa forma, será estabelecida uma consciência organizacional a partir de uma gestão que potencialize os comportamentos de forma convergente para a sustentabilidade. Assim, a projeção da sustentabilidade organizacional se torna importante por possuir uma característica de promover ações que focam no desenvolvimento social, econômico e ambiental de forma ampla.

As empresas multinacionais de mercados emergentes (EMNEs) envolvidas com exportação, estão cada vez mais se envolvendo com práticas sustentáveis em virtude das interconexões crescentes e da pressão ocorrida de diferentes stakeholders para direcionamento de decisões que possam incluir a sustentabilidade em todos os níveis organizacionais (LEÃO, PACHECO e FLEURY, 2021)

Multinacionais que atuam em diversos países enfrentam desafios com relação a legitimidade (Park, 2020) buscando a percepção generalizada de ações da empresa como desejáveis ou apropriadas (Suchman, 1995) pela comunidade onde a MNC está inserida. Além disso, as práticas das MNCs precisam ser consideradas adequadas aos interessados globais (Park, 2016). Dessa forma, se faz necessário discutir as práticas sustentáveis de MNC estrangeiras de ativos não produzidos, localizadas no Brasil.

Os efeitos colaterais da internacionalização recaem sobre todos do planeta, desde as instabilidades geopolíticas, imigração, fome, miséria, desequilíbrio ambiental e etc., que demandam muito tempo e aperfeiçoamento humano tanto dos países emergentes, uma vez que o problema se manifesta grandiosamente dentro de suas fronteiras; quanto dos países

desenvolvidos, que precisam estabilizar a política e a economia mundial para ter melhores condições de vida (Leão, Pacheco e Fleury, 2021).

Para Barbieri et al., (2010), a institucionalização da sustentabilidade encontra algumas barreiras promovidas por atores importantes no cenário internacional que vão se posicionando contra as ideias de desenvolvimento sustentável. Ao mesmo tempo, há o pensamento forte de que o desenvolvimento econômico pode acontecer de forma a oferecer condições de erradicação da pobreza, porém, muitas oposições pregam que estas discussões não passam de uma forma de dominação e controle dos recursos mundiais. Assim, este cenário internacional ainda permanece com grandes disparidades de opiniões no campo da sustentabilidade.

Tsao e Thanh (2019) consideram o desenvolvimento sustentável em atividades portuárias a partir dos sistemas de transportes, considerando a importância de um transporte intermodal. Embora as atividades de logística sejam realizadas principalmente por operadores privados, a pesquisa de Tsao e Thanh (2019), mostra a necessidade e importância dos governos traçarem políticas públicas que venham a influenciar os efeitos ambientais, econômicos e sociais do transporte de cargas.

CONCLUSÃO

No estudo realizado foram considerados os impactos ambientais e energéticos das atividades portuárias, partindo do entendimento de que a poluição abrange a rede internacional de portos marítimos. Os autores identificaram que, apesar do uso de diferentes indicadores de impactos ambientais, sociais e econômicos, o fornecimento de dados e informações aos stakeholders ainda são insuficientes no processo de tomada de decisão e alocação de recursos para que de fato se possa alcançar um desenvolvimento para uma gestão sustentável nessas atividades. Dessa forma, será estabelecida uma consciência organizacional a partir de uma gestão que potencialize os comportamentos de forma convergente para a sustentabilidade.

Com a realização deste estudo sobre a exportação de ativos não produzidos e sua relação com a gestão sustentável, muitas descobertas ainda podem perdurar para realização de pesquisas futuras, pois a amplitude das questões voltadas para o tripé social, econômico e ambiental têm um potencial enorme de contribuições a serem pautadas no tocante às exportações com consequente internacionalização de empresas.

REFERÊNCIAS

- ALBERTON, A., KIELING, A.P., LYRA, F.R., HOFFMANN, E.M., LOPES M.P.V., & STEFANO, S.R. (2020) Competencies for sustainability in hotels: insights from Brazil. **Employee Relations: The International Journal**, <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/ER-01-2019-0093/full/html>. DOI 10.1108/ER-01-2019-0093.
- ARBIX G., SALERMO M.S. e De NEGRI J.A. Inovação, via internacionalização, faz bem para as exportações brasileiras. **ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**. Texto para discussão | 1023 | jun. 2004.
- BUCKLEY P.J., DÓ J.P. e BENISCHKE M.H. Rumo a um renascimento em pesquisa de negócios internacionais? Grandes questões, grandes desafios, e o futuro da IB bolsa. **Revista de Estudos de Negócios Internacionais** (2017). DOI: 10.1057 / s41267-017-0102-Z.
- CASTELAR, Armando. **Desafios para a integração logística na América do Sul**. Confederação Nacional da Indústria. Brasília : CNI, 2015.

- CERCEAU, Juliette et al. Implementing industrial ecology in port cities: international overview of case studies and cross-case analysis. **Journal of Cleaner Production**, v. 74, p. 1-16, 2014.
- CHEN, Dongxu; YANG, Zhongzhen. Systematic optimization of port clusters along the Maritime Silk Road in the context of industry transfer and production capacity constraints. **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review**, v. 109, p. 174-189, 2018.
- CONCER, Ronald; TUROLLA, Frederico Araujo. Internalisation theory and the internationalisation decision by Brazilian firms. **Revista Alcance**, v. 20, n. 3, p. 294-308, 2013.
- DUNNING, JH E S. M. Lundan. **Empresas Multinacionais e a Economia Global** 2. ed. Cheltenham: Edward Elgar, 2008.
- DUNNING, John H. The eclectic (OLI) paradigm of international production: past, present and future. **International journal of the economics of business**, v. 8, n. 2, p. 173-190, 2001.
- FERNÁNDEZ-MACHO, Javier et al. Measuring the maritime economy: Spain in the European Atlantic Arc. **Marine Policy**, v. 60, p. 49-61, 2015.
- FLORIANI, Dinorah Eliete. **TESE. O GRAU DE INTERNACIONALIZAÇÃO, AS COMPETÊNCIAS E O DESEMPENHO DA PME BRASILEIRA**. São Paulo. 2010.
- FLORIANI, D. E., & FLEURY, M. T. (2012). O efeito do grau de internacionalização nas competências internacionais e no desempenho financeiro da PME brasileira. **Revista de Administração Contemporânea**, 16(3), 438-458.
- FRANZONI, A.M.B.; FREITAS, S.M.M. São Paulo: XI SIMPEP, 2005.
- HADDAD, P. R. et al. **Economia Regional: teoria e métodos de análise**. Fortaleza: BNB, 1989.
- JIANG, Guohua et al. The determinants and performance of early internationalizing firms: A literature review and research agenda. **International Business Review**, v. 29, n. 4, p. 101662, 2015.
- JIANG, Ruihua; YANG, Jing Yu; LU, Jane. Too slow or too fast? Speed of FDI expansions, industry globalization, and firm performance. **Long Range Planning**, v. 50, n. 1, p. 74-92, 2017.
- JOHANSON, Jan; VAHLNE, Jan-Erik. The internationalization process of the firm—a model of knowledge development and increasing foreign market commitments. **Journal of international business studies**, v. 8, n. 1, p. 23-32, 1977.
- JOHANSON, Jan; VAHLNE, Jan-Erik. The mechanism of internationalisation. **International marketing review**, 1990.
- LÄTTILÄ, Lauri; HENTTU, Ville; HILMOLA, Olli-Pekka. Hinterland operations of sea ports do matter: Dry port usage effects on transportation costs and CO2 emissions. **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review**, v. 55, p. 23-42, 2013.
- LEAO P., PACHECO L.M. e FLEURY M.T.L. Keywords: Sustainability; Export; Unproduced assets. 10.5465/AMBPP 2021.116.
- MACHADO, Marcelo André; BISCHOFF, Viviane. The born global firms in Brazil and the role of export-promotion programs. **Revista Alcance**, v. 25, n. 1, 2018.
- MAISONOBE, Marion et al. The Global Evolution of Scientific Collaboration Networks Between Cities (1999–2014) Multiple Scales. **Revue française de sociologie (English Edition)**, v. 57, n. 3, p. 266-287, 2016.

ODEI, S.A. and STEJSKAL J. Firms pursuit of innovations through Internationalization: a treatment Effect estimation. **Technological and Economic Development of Economy**. ISSN: 2029-4913 / eISSN: 2029-4921. (2020). Volume 26 Issue 4: 837–866. <https://doi.org/10.3846/tede.2020.12484>

OLIVARES, J. Enrique Louffat. Estrutura organizacional nas empresas multinacionais: o caso de uma empresa de sucesso internacional. **Revista Alcance**, v. 12, n. 1, p. 119-133, 2005.

OLIVEIRA, Anabela; BRAGA, Vítor; E SILVA, Eliana Costa. Internationalization strategies for tourism in Portugal. In: **International Conference on Innovation, Engineering and Entrepreneurship**. Springer, Cham, 2018. p. 978-984.

PARK, ChangKeun; PARK, JiYoung. Panama canal expansion, US trade diversion from west coast seaports and urban innovation. **Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity**, v. 2, n. 3, p. 12, 2016.

PEREZ, Clara Mosquera et al. Deeping in the genetics of medium-sized cities. Heritage as an identity feature in Andalusia. In: **IOP Conference Series: Materials Science and Engineering**. IOP Publishing, 2019. p. 042089.

PORTER, M. **The Competitive Advantage of Nations**. Free Press, 1999.

PORTER, M.E. and KRAMER, M.R. (2011), Creating Shared Value, **Harvard Business Review**, No. February, pp. 2–17.

ROOT, Franklin R. **Entry strategies for international markets**. Prentice Hall, 1994.

SANTOS, Stanley Wagner Lins; LAGES, André Maia Gomes. A mecânica da localização da atividade econômica. **Revista Nexos Econômicos**, v. 7, n. 2, p. 51-70, 2013.

SANTOS, Murillo Caldeira; HILSDORF, Wilson. Planning and organization of road port access: The case of the Port of Santos. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, v. 75, p. 236-248, 2019.

TSAO, Yu-Chung; THANH, Vo-Van. A multi-objective mixed robust possibilistic flexible programming approach for sustainable seaport-dry port network design under an uncertain environment. **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review**, v. 124, p. 13-39, 2019.

TUROLLA, Frederico Araújo. O estudo dos investimentos estrangeiros diretos. **Reflexões, tendências e conceitos editados pelo Centro de Altos Estudos da ESPM (CAEPM)**. 2011.

VERNON, Raymond. International investment and international trade in the product cycle. In: **International economic policies and their theoretical foundations**. Academic Press, 1996. p. 415-435.

Wang, C., Ghadimi, P., Lim, M. K., & Tseng, M. L. (2019). A literature review of sustainable consumption and production: A comparative analysis in developed and developing economies. **Journal of Cleaner Production**, 206, 741-754.

WANG, L.; HONG, Y. Spatial structure of container port systems across the Taiwan Straits under the direct shipping policy: A complex network system approach. **Acta Geographica Sinica**, v. 71, n. 4, p. 605-620, 2016.

WEBER, Alfred. **Theory of the Location of Industries**. Chicago: University of Chicago Press, 1929.

YANG, Zhongzhen; GUO, Lihuan; LIAN, Feng. Port integration in a region with multiport gateways in the context of industrial transformation and upgrading of the port. **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review**, v. 122, p. 231-246, 2019.

ZHANG, Penglin et al. Analysis of Spatial Wharf Pattern of the Yangtze River Delta Urban Agglomeration, China. **ISPRS International Journal of Geo-Information**, v. 8, n. 12, p. 541, 2019.