



GESTÃO DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTES

SUKESSADA, Otavio

Acadêmico do curso de Graduação em Administração da Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva

SILVA, Diego Queiroz

Docente do curso de Graduação em Administração da Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva

RESUMO

Um dos grandes desafios enfrentados pelas empresas no Brasil nos dias atuais está relacionado à Logística de Transportes. O processo de globalização e os constantes avanços tecnológicos, alteram os padrões de consumo estabelecidos e por consequência a forma de funcionamento do mercado, nas relações entre produtores e consumidores. A logística de transportes é responsável por atender as demandas dos mercados consumidores no que diz respeito à qualidade dos produtos, assim como ao atendimento, nos prazos de entrega nos locais e datas determinadas, na hora e momento exato, ter total eficiência da Logística de Transportes é um importante diferencial de competitividade, uma vez que os custos com transportes representam um significativo componente do preço final dos produtos. Porém, a infraestrutura logística no Brasil ainda é muito precária, as empresas encontram muitas dificuldades para escoar sua produção. Os modais de transporte representam um ponto crítico quando analisado o custo logístico com transportes, tais custos impactam diretamente no mercado. Diante disso, o presente artigo tem por objetivo determinar qual a importância do gerenciamento da logística de transporte e os impactos nos custos envolvidos no processo de movimentação de mercadorias e de que forma o melhor gerenciamento dessas despesas refletem na competitividade da empresa no mercado.

Palavras-chaves: Logística; Transporte, Modais.

ABSTRACT

One of the biggest challenges faced by companies in Brazil today is related to Transport Logistics. The process of globalization and the constant technological advances, change the established patterns of consumption and, consequently, the way the market operates, in relations between producers and consumers. Transport logistics is responsible for meeting the demands of the consumer markets with regard to the quality of products, as well as the attendance, in the deadlines of delivery in the places and dates determined, in the exact time and moment, to have total efficiency of Transport Logistics is an important competitiveness differential, since transport costs represent a significant component of the final price of the products. However, the logistics infrastructure in Brazil is still very precarious, companies find many difficulties to dispose of their production. Transport modes represent a critical point when analyzing the logistical cost with transportation, such costs have a direct impact on the market. The objective of this article is to determine the importance of transportation logistics management and the impacts on the costs

involved in the movement of goods and how the best management of these expenses reflects the competitiveness of the company in the market.

Keywords: Logistics; Transportation, Modalities.

1. INTRODUÇÃO

Com o crescimento da economia a maioria das empresas tem que estar preparadas para ter a total infraestrutura logística para conseguir suprir as necessidades do mercado de transporte, isso será possível se as empresas tiverem um bom gerenciamento de seus custos e planejarem seu crescimento diante ao mercado competitivo (FARIA, 2003).

Para KOTLER (2012) a competitividade tem exigido que as empresas brasileiras desenvolvam vantagens em relação aos seus concorrentes, a atividade logística no Brasil ainda pode ser considerada recente, tendo-se desenvolvido em razão do aumento dessa competitividade de mercado.

O que tem tornado as empresas mais competitivas no mercado hoje, é o fato delas possuírem uma boa logística de transporte, pois há custos envolvidos no processo e o melhor gerenciamento dessas despesas faz com a que a empresa esteja à frente de outras.

Pelo fato do transporte de mercadorias ser um importante componente do valor agregado no preço final dos produtos, e que pesquisando e analisando as formas de modais de transporte e ferramentas utilizáveis, as empresas poderão reduzir os seus custos, tornando-se assim mais competitivas no mercado de trabalho.

2. MATERIAIS E MÉTODOS

Este trabalho foi realizado a partir de uma revisão bibliográfica em artigos científicos, notícias e sites idôneos e confiáveis, garantindo a autenticidade da pesquisa e também da elaboração e composição do texto científico, fundamentando-se em assuntos do embasamento da análise proposta, assim desenvolvendo

investigações e considerações que ampliem a compreensão do tema abordado. O foco principal da pesquisa foi obter todo o conhecimento e informações sobre a Logística de Transportes, quais os modais disponíveis e utilizados no Brasil, assim como suas vantagens e desvantagens. Realizou-se também uma pesquisa de dados, em sistemas de dados como IBGE e IPEADATA com dados referentes aos custos e utilização dos modais de transportes.

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Segundo CAVANHA (2001), a Logística pode ser definida como a parte do processo da cadeia de suprimento que planeja, implementa e controla o eficiente e efetivo fluxo e estocagem de bens, serviços e informações relacionadas, do ponto de origem ao ponto de consumo, visando atender aos requisitos dos consumidores.

O surgimento da logística não tem data definida. Sabe-se que algumas técnicas foram usadas em campanhas de guerras. Por exemplo, as tropas de Alexandre, o Grande (310 a. C.), eram estrategicamente organizadas. Nada faltava aos soldados. Mantimentos, munições, água, tudo era perfeitamente distribuído a todos os pontos da tropa.

Para CAIXETA (2007) a Logística é originária da palavra francesa “loger”, que significa “acomodar” ou “alojar”, enquanto que outros autores afirmam que é derivado do grego “logos”, que significa “a arte de calcular” ou “a manipulação dos detalhes de uma operação”.

Segundo BALLOU (1993) é comum abordar a importância desta ciência somente no que diz respeito à situação empresarial, porém logística vai muito, além disso. A organização de cidades deve obedecer a conceitos simples de fluxo de transporte e infraestrutura, para que haja maior qualidade de vida e eficiência com a operacionalidade das vias públicas, ou seja, a importância está além de questões empresariais e vai ao encontro da população. Por exemplo, a manutenção de vias públicas pode tornar a qualidade de vida melhor em determinada região e ao mesmo tempo reduzir custos operacionais de uma empresa, isto é, quando os conceitos são

utilizados de forma eficiente pela administração pública, há ganhos na economia e no dia a dia da população.

Os custos logísticos no Brasil chegam a 12% do PIB, enquanto nos EUA correspondem a 9% do PIB, sendo a média mundial de 11% do PIB. Para as empresas brasileiras os custos logísticos variam de 4 a 30% das vendas variando em função do tipo de segmento de mercado. Somente os custos do produto são maiores do que os custos logísticos. Assim, os custos logísticos envolvem grandes dispêndios financeiros, muitas vezes são maiores até do que a própria margem de lucro do produto, conseqüentemente qualquer redução nestes custos representaria aumento nas margens de lucro.

Para um país com dimensões continentais e infraestrutura logística deficiente como o Brasil, o enfoque em custos logísticos é um ponto crítico. De forma que os administradores brasileiros precisam ter uma visão mais apurada dos custos e realizar uma análise dos custos logísticos totais.

Para CAIXETA (2007) o transporte é uma das principais funções logísticas. Além de representar a maior parcela dos custos logísticos na maioria das organizações, tem papel fundamental no desempenho de diversas dimensões do Serviço ao Cliente. Do ponto de vista de custos, representa, em média, cerca de 60% das despesas logísticas, o que em alguns casos pode significar duas ou três vezes o lucro de uma companhia, como é o caso, por exemplo, do setor de distribuição de combustíveis.

As principais funções do transporte na Logística estão ligadas basicamente às dimensões de tempo e utilidade de lugar. Desde os primórdios o transporte de mercadorias tem sido utilizado para disponibilizar produtos onde existe demanda potencial, dentro do prazo adequado às necessidades do comprador.

Para SCHLÜTER (2005) muitas empresas brasileiras vêm buscando atingir tal objetivo em suas operações. Com isso, vislumbram na Logística, e mais especificamente na função transporte, uma forma de obter diferencial competitivo. Dentre as iniciativas para aprimorar as atividades de transporte, destacam-se os investimentos realizados em tecnologia de informação que objetivam fornecer às



empresas melhor planejamento e controle da operação, assim como a busca por soluções intermodais que possibilitem uma redução significativa nos custos. São inúmeros os exemplos de empresas com iniciativas deste tipo, destacando-se entre elas a Souza Cruz, Coca-Cola, Alcoa, OPP-Trikem, Brahma, Martins, Dow Química, entre outras.

CAIXETA (2007) apresenta os cinco modais de transporte básicos sendo o ferroviário, o rodoviário, o aquaviário, o dutoviário e o aéreo. A importância relativa de cada modal pode ser medida em termos da quilometragem do sistema, volume de tráfego, receita e natureza da composição do tráfego.

Para SCHLÜTER (2005) no Brasil ainda existe uma série de barreiras que impedem que todas as alternativas modais, multimodais e intermodais sejam utilizadas da forma mais racional. Isto é reflexo do baixo nível de investimentos verificado nos últimos anos com relação à conservação, ampliação e integração dos sistemas de transporte.

Apesar de iniciativas como o plano Brasil em Ação e o processo de privatização de portos e ferrovias pouca coisa mudou na matriz brasileira. A forte predominância no modal rodoviário prejudica a competitividade em termos de custo de diversos produtos, como é o caso das commodities para exportação.

O aquaviário é um dos mais antigos modos de transporte existentes no mundo, abrange os modais marítimo, fluvial e lacustre. Ao se lançar ao mar, em busca de novas terras e mercados, os grandes navegadores europeus descobriram, há séculos, países como o Brasil. Foi graças a essa atividade comercial que o mundo mudou radicalmente. Boa parte da vantagem desse tipo de transporte, vem de sua enorme capacidade de movimentar cargas, desde os tempos de Pedro Álvares Cabral.

- O modal aquaviário é subdividido em marítimo, fluvial (rios) e lacustre (lagos).
- O rodoviário: faz o transporte da carga por meio de caminhões e carretas que trafegam em rodovias.
- Ferroviário: faz uso de vagões fechados e plataformas para levar as cargas pelas ferrovias.
- Aéreo: a carga é transportada em aviões, através do espaço aéreo.



- **Dutoviário:** a carga é transportada através de dutos, na forma de granéis líquidos, sólidos ou gasosos. Granéis são cargas transportadas sem embalagem ou acondicionamento ou, ainda, mercadorias comercializadas fora da embalagem, em frações. Como exemplo de granéis líquidos, temos petróleo e seus derivados, produtos químicos, GLP (gás liquefeito de petróleo, o gás de cozinha), óleos vegetais e até sucos concentrados de frutas cítricas. Os sólidos, são cargas do tipo minérios e carvão, grãos, fertilizantes, cimento, coque de carvão, etc.

Cada um desses modais tem suas particularidades que os tornam mais ou menos vantajosos. É preciso que levemos em conta na hora de selecionarmos o modal, por exemplo, a natureza e as características da mercadoria; o tamanho do lote; as restrições dos modais; a disponibilidade e a frequência do transporte; o tempo de trânsito; o valor do frete; o índice de faltas e/ou avarias (taxa de sinistralidade) e o nível de serviço prestado (RODRIGUES, 2007).

Dentre os modais de Transporte existentes, o mais utilizado no Brasil é o Modal Rodoviário, representando o meio pelo qual os produtores e consumidores escoam e recebem seus produtos.

O transporte rodoviário de cargas no Brasil representa, segundo o Plano Nacional de Logística & Transportes (2007), 58% da matriz brasileira de transporte de cargas. O órgão responsável pela regulamentação e fiscalização desse modal é a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Segundo Valente et al. (2011).

Acrescenta Silva (2004), que o transporte rodoviário apresenta como uma de suas maiores vantagens à flexibilidade, pois é possível ter acesso a diferentes pontos, sem que haja uma infraestrutura tão complexa como as de outros modais, assim como pode transportar diferentes tipos de carga.

“O transporte de carga é exercido predominante com veículos rodoviários denominados caminhões e carretas, sendo que ambos podem ter características especiais e tomarem outras denominações”(Keedi, 2003).

Afirma Rodrigues (2003), a malha federal, composta pelas rodovias conhecidas pelo prefixo BR, compreende:

- a) Radiais - Começam em Brasília, numeradas de 1 a 100.
- b) Longitudinais - Sentido Norte-Sul, numeradas de 101 a 200.
- c) Transversais – Sentido Leste-Oeste, numeradas de 201 a 300.
- d) Diagonais – Sentido diagonal, numeradas 301 a 400.
- e) De ligação – Unem as anteriores, numeradas de 401 a 500.

Ainda segundo a visão desse autor, dentre as rodovias federais consideradas de integração nacional, destacam-se as seguintes:

“ BR 101 – Cobre o litoral brasileiro desde a cidade de Osório (RS), passando por capitais litorâneas como Rio de Janeiro (RJ), Vitória (ES), Aracaju (SE), Maceió (AL), Recife (PE), e João Pessoa (PB), indo terminar em Natal (RN).

BR 116 – Começa em Jaguarão(RS),na fronteira com Uruguai e corre paralela à BR 101,um pouco mais ao interior, passando por Porto Alegre (RS) ,Curitiba (PR) ,São Paulo (SP),Rio de Janeiro (RJ), Minas Gerais(MG),Bahia(BA).

BR 153 – a única que atravessa as cinco micro regiões do país, através de sua parte central, iniciando na cidade de Acegua (RS), na fronteira com o Uruguai, cruzando o território dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Oeste de São Paulo e de Minas Gerais. (Rodrigues, 2003).”

Considera-se transporte nacional aquele em que o ponto de embarque e destino da mercadoria seja situado em território brasileiro, segundo o disposto na Lei n.6.288, de 11.12.1975.

Cabe à ANTT (Agencia Nacional de Transportes Terrestres), atribuições específicas e pertinentes ao transporte rodoviário de cargas, promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de carga (RNTRC).

4. CONCLUSÃO

Em se tratando do principal modal utilizado no Brasil para o transporte de cargas, a competitividade entre as empresas é acirrada, tornando-se necessário um ótimo gerenciamento de frota e conseqüentemente dos custos operacionais para que a empresa sobreviva no mercado. Em algumas linhas de produtos ou serviços, o custo é o principal determinante do sucesso competitivo.

Na atualidade, a vantagem competitiva está diretamente ligada ao nível de serviço oferecido e à gestão de custos. O melhor nível de serviço possibilita ao prestador de serviço cobrar mais pelo mesmo, já a otimização da gestão de custos garante melhor rentabilidade em relação aos valores exercidos no mercado. Considerando a carga tributária, a estrutura de custos representa cerca de 94% das receitas operacionais da atividade de transportes no Brasil, demonstrando dessa forma que o setor opera com margens bastante reduzidas.

Portanto, é notável que todos os autores concordam que a Gestão Logística eficiente garante às empresas mercado e lucro. Uma vez que a permite que seus custos sejam gerenciados de forma que essa economia reflète diretamente no preço final do produto.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTT. **Associação Nacional de transporte e tráfego. RNTRC. Registro Nacional de transportadores rodoviários de cargas.** Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acessado em: 23/06/17.

BALLOU, R. H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos.** São Paulo: Bookman, 2001.

BALLOU, Ronald. **Logística Empresarial**. São Paulo: Atlas, 1993.

SCHLÜTER, H.S.; M.R. SCHLÜTER. **Gestão da Empresa de Transporte Rodoviário de Carga e Logística: A Gestão Focada no Resultado**. Horst Editora, 2005.

CAIXETA FILHO V. J.; MARTINS S. R, **Gestão Logística do Transporte de Cargas**. São Paulo: Atlas S.A, 2007.

CAVANHA FILHO, Armando O. **Logística: novos modelos**. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2001.

FARIA, A. C. **Uma Abordagem na Adequação das Informações de Controladoria à Gestão da Logística Empresarial**. Tese de Doutorado. USP. São Paulo: 2003.

KEEDY, Samir. **Transportes, inutilização e seguros internacionais**, 2.ed; São Paulo: Aduaneira, 2003.

KOTLER, P. **Administração de Marketing - Análise, Planejamento e Controle**. Atlas, 2012.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

SILVA, Luiz Augusto Tagliacollo. **Logística no comércio exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.