



O SERVIÇO DE LOGÍSTICA DE DISTRIBUIÇÃO DO INTERIOR DO AMAZONAS

Paulo Augusto Ramalho de Souza

Mestre em Administração – UFMS; Professor do curso de Administração em Gestão Organizacional – UFAM/ICSEZ.
paramalho@gmail.com

Cyhame Taveira Bentes

Graduando em Administração – UFAM/ICSEZ
rea@facef.br

Higo Gomes Gonçalves

Graduando em Administração – UFAM/ICSEZ
rea@facef.br

Rhelder Machado Durães

Graduando em Administração – UFAM/ICSEZ
rea@facef.br

Suelan dos Santos Cursino

Graduando em Administração – UFAM/ICSEZ
rea@facef.br

Resumo

Ao longo de toda a história da humanidade, guerras têm sido vencidas e derrotadas pelas forças e pelas capacidades da logística- ou pela falta delas. Costuma-se dizer que o problema da região Amazônica não é de logística e sim de falta de infraestrutura para o atendimento da região. Assim, esta pesquisa buscou verificar o cenário da logística de distribuição no interior do Amazonas tendo como base o município de Parintins AM e propor alternativas viáveis para a prática da logística neste cenário. Este artigo classifica-se como uma pesquisa exploratória e descritiva, em virtude de ser uma iniciativa pioneira em descrever o cenário da logística de distribuição no interior do Amazonas, foram entrevistadas 05 empresas de diferentes setores onde se buscou conhecer as peculiaridades da atividade. Através da pesquisa as empresas em sua totalidade concordam que ainda há muito a ser melhorado, no que diz respeito à estrutura. Por outro lado pode-se perceber que a ausência do Estado impacta diretamente no desenvolvimento da atividade. Estas considerações conferem ao tema grande relevância

para novos estudos, com o intuito de se aprofundar em questões que possam nortear o desenvolvimento da atividade.

Palavras-chave: Logística, Empreendedorismo, Canais de Distribuição

INTRODUÇÃO

Ao longo de toda a história da humanidade, guerras têm sido vencidas e derrotadas pelas forças e pelas capacidades da logística- ou pela falta delas. Na Segunda Guerra Mundial, a logística desempenhou papel importante, já que os soldados dependiam de suprimento vindo de outro país, que precisavam chegar rápido e bem conservados. Enquanto os generais e marechais-de-campo do passado entenderam o papel essencial da logística, somente há pouco tempo as organizações reconheceram o impacto vital que o gerenciamento logístico pode causar na obtenção de vantagem competitiva.

Os custos logísticos são um fator-chave para estimular o comércio. O comércio entre países e entre regiões de um mesmo país é frequentemente determinado pelo fato de que diferenças nos custos de produção podem mais do que compensar os custos logísticos necessários para o transporte entre regiões. (BALLOU, 2007)

A logística no Brasil constitui-se como um negócio de grandes proporções que evoluiu muito e rapidamente nos últimos anos, passando por profundas transformações na direção de sua sofisticação (FIGUEIREDO, 2003).

Costuma-se dizer que o problema da Região Amazônica não é de logística e sim de falta de infra-estrutura para o atendimento da região, passando também pelo âmbito governamental. O investimento na manutenção e conclusão de rodovias, além da elaboração de um plano de utilização do grande potencial hídrico existente contribui para reduzir custos e agilizar o tráfego de produtos na região.

Porém, o setor privado não pode esperar pelos investimentos do governo para buscar alternativas, reduzir os problemas e descobrir novas oportunidades de negócios. É nesse aspecto que a logística passa a ser fundamental para unir fornecedores e clientes em busca de soluções que minimizem custos, aumente a produtividade, a eficiência e a satisfação dos consumidores. Assim, a logística passa a ser a solução para os problemas estruturais da região norte.

De acordo com Christopher (2009, p. 03) o serviço de logística consiste no processo de gerenciamento estratégico da compra, do transporte e da armazenagem de matérias-primas, partes e produtos acabados (além dos fluxos de informação relacionados), de tal modo que a lucratividade atual e futura seja maximizada mediante a entrega de encomendas com menor custo associado.

A logística de distribuição trata da movimentação, estocagem e processamento de pedidos dos produtos finais da firma. É de fundamental importância o trabalho de logística de distribuição para as empresas, no que se refere a Parintins este é um processo bastante utilizado pelas distribuidoras, supermercados, drogarias, etc.

O presente estudo busca apresentar os principais problemas ocorrentes no serviço de logística de distribuição na cidade de Parintins. Busca-se resposta para a seguinte questão: Como acontece o processo de logística de distribuição na cidade de Parintins e de que forma esse serviço prestado é visto por alguns empresários, quais as alternativas

propostas por eles que podem ser aplicadas para melhorar este serviço na no interior do estado do Amazonas?

Através destas informações esta pesquisa buscou verificar o cenário da logística de distribuição no interior do Amazonas tendo como base o município de Parintins AM e propor alternativas viáveis para a prática da logística neste cenário

REFERENCIAL TEÓRICO

Para o autor Luís Piñel (s.d. p.13), “a logística consiste no estudo da otimização da movimentação físico-econômica das coisas. Ela se preocupa em encontrar o caminho mais ágil e econômico para juntar demanda e oferta, permitindo preços acessíveis, dentro dos prazos e dos padrões convencionados.”

Martin Christopher conceitua logística como:

O processo de gerenciamento estratégico da compra, do transporte e da armazenagem de matérias-primas, partes e produtos acabados por parte da organização e de seus canais de marketing, de tal modo que a lucratividade atual e futura sejam maximizadas mediante a entrega de encomendas com o menor custo associado. (2009, p. 3)

A logística de distribuição física, segundo o autor Luís Piñel (s.d, p.71) “consiste no segmento da logística empresarial que corresponde ao conjunto das operações associadas à transferência de bens desde o local de sua produção até o local de destino. [...] A distribuição física deve garantir que os bens cheguem ao destino em boas condições comerciais, oportunamente e a preços competitivos. ”

Com base nas palavras do autor, observa-se a grande importância e responsabilidade da logística de distribuição física para as empresas, processo este que segue desde a fabricação do produto até o consumidor final.

Ballou (2008, p.40) diz que “a logística de distribuição física preocupa-se principalmente com bens acabados ou semi-acabados, ou seja, com mercadorias que a companhia oferece para vender e que não planeja executar processamentos posteriores.”

Bowersox e Cooper (1992) dizem que “pela busca por vantagens competitivas, as empresas estão optando pela compra direta dos distribuidores, enquanto intermediários ou atacadistas, cuja função é atuarem como agentes de compra e distribuição dos produtos de que precisam, o que demonstra a tendência mundial neste aspecto, através da eliminação de vários intermediários deste canal de distribuição. ”

De acordo com Ballou (2008, p.40-41) “ [...] Há geralmente dois tipos de mercados para os quais se deve planejar. Um deles é de usuários finais, que são aqueles que usam o produto tanto para satisfazer suas necessidades como aqueles que criam novos produtos, que é o caso dos consumidores industriais. O segundo mercado é composto por intermediários que não consomem o produto, mas que o oferecem para revenda, em geral para outros intermediários ou consumidores finais. São por exemplo, distribuidores, varejistas e usuários finais.”

Segundo Stern (1996), “os canais de distribuição podem ser entendidos como o conjunto de organizações envolvidas no processo de tornar o produto ou serviço

disponível para uso ou consumo. O processo de distribuição pode ser direto, sem a participação de terceiros, ou indireto, com a utilização do atacadista e/ou do varejista.”

Atacadistas são definidos e classificados como intermediários que se dedicam às funções de venda a varejistas, usuários comerciais, industriais e institucionais, agindo também como agentes de compra e venda de grandes volumes a clientes de grande porte em termos de volumes físicos e financeiros (REVZAN, 1961). Varejistas, são os mais participantes dos sistemas de distribuição e são descritos como unidades de mercado que vendem bens e serviços para o as pessoas, para seu uso e benefício e em virtude de seu relacionamento com o público há uma grande analogia funcional entre a maioria destas empresas (BOWERSOXE COOPER, 2002)

Yoo (et al, 2000) diz que “é nos canais de distribuição que ocorre o encontro da empresa com seu consumidor final. A seleção dos varejistas constitui, portanto, um grande desafio para a empresa e tem impacto direto na tarefa de satisfazer as necessidades dos clientes.

As empresas devem levar em consideração os aspectos financeiros, administrativos e mercadológicos dos intermediários (varejistas e atacadistas) que irão constituir seu processo de distribuição. ”

Segundo DieterGoebel (1996, p.14) “a distribuição dos produtos acontece através de diferentes tipos de transporte. A logística conceitua os transportes utilizados nesse processo como “modal”. Os modais estão divididos conforme seu ambiente físico, podendo ser terrestre, aéreo, aquaviário ou através de dutos.

O tempo médio de entrega inclui não só o período em trânsito, nos diversos modais, mas o tempo total entre o embarcador numa extremidade e o destinatário na outra. Entregas atrasadas podem retardar a produção, quando a finalidade é ressuprir os estoques de matéria prima. A ocorrência de perdas e danos é um item tão importante que pode justificar a utilização de um modal com frete sensivelmente superior, mesmo quando a distância é grande.

A probabilidade de ocorrência de perdas e avarias torna-se maior à medida que os produtos são transportados sem embalagem e estão sujeitos a maior número de transbordos, em função tanto das modalidades escolhidas como dos pontos de origem e destino. O tempo em trânsito afeta diretamente o prazo de ressuprimento e enquanto em trânsito nada pode ser feito para tornar a mercadoria disponível mais rapidamente. Transportadores mais atualizados com modernas técnicas de gestão oferecem, ao dono da carga, a posição geográfica exata do carregamento, quer em terra ou no mar. ”

Ballou (2008, p.42) diz que “ a tarefa de movimentar o produto não termina necessariamente quando os bens chegam ao cliente. A mercadoria pode ser devolvida pelo cliente caso, por exemplo, o produto errado tenha sido entregue, ou o produto esteja danificado [...]. De qualquer maneira, o administrador logístico deve estabelecer procedimentos e preparar a estocagem dos bens devolvidos a partir dos sítios de entrega. Arranjos similares devem ser feitos para produtos que ficaram obsoletos quando ainda estocados. Eles devem ser liquidados ou devolvidos à fábrica para retrabalho. ”

De acordo com o Instituto Uniemp (2007) “o desenvolvimento de inovações em logística está voltado para a modernização dos portos, a movimentação dos contêineres,

pátios de armazenagem, sistemas de rastreabilidade da carga, softwares integrados de gestão, que monitoram cada etapa do transporte, incluindo o gasto de combustível. Há também as inovações dos veículos, como as carretas que se adaptam tanto ao modal rodoviário quanto ao ferroviário, além dos vários tipos de implementos tecnológicos. ”

De acordo com a colocação do autor, observam-se tais pontos colocados que influencia no processo de logística, tal como a inovação no serviço, que se apresenta como um ponto diferencial na escolha entre um e outro que oferece o serviço com diferencial.

Segundo a revista Exame (MARANHÃO, 2008) “a região Norte do Brasil devido às características geográficas o modal hidroviário torna-se o mais utilizado pelas empresas que utilizam com frequência o transporte fluvial, sobretudo para chegar ao interior dos estados do Amazonas e do Pará. A região da Amazônia tem 25 000 quilômetros de rios navegáveis, mais que o dobro das estradas existentes pavimentadas. A opção por esse caminho, no entanto, implica viagens muito mais longas e demoradas. Produtos com prazo de validade curto dificilmente chegam aos municípios mais afastados.

Tendo em vista que o serviço de logística é essencial e indispensável numa empresa, torna-se necessário pesquisar e investigar de que forma este serviço impacta nas atividades empresariais no município de Parintins, para isso, as fundamentações teóricas contribuirão para o desenvolvimento e enriquecimento deste trabalho, e nos ajudará a comparar as questões referentes ao caso com as teorias expostas.

Metodologia

A pesquisa se configura em uma pesquisa qualitativa, que segundo Silva (2000, p.20) é “uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números.”

Sob o ponto de vista de sua natureza, a pesquisa classifica-se como uma pesquisa aplicada. Segundo Edna Lúcia e Estera Muszkat (2001, p.20), a pesquisa aplicada “objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais. ”

Este artigo classifica-se como uma pesquisa exploratória e descritiva, em virtude de ser uma iniciativa pioneira em descrever o cenário da logística de distribuição no interior do Amazonas.

O município de Parintins foi escolhido como foco da pesquisa em virtude de ser o segundo município em quantidade de habitantes do estado com cerca de 105.000 habitantes (IBGE, 2010), e mesmo assim, possuir substancialmente os impactos geográficos de grande parte dos municípios do interior do estado.

Para comparar a realidade citada pelos responsáveis do serviço logístico da empresa nos questionários aplicados, procurou-se ter como base de conhecimento a leitura de obras com o tema em questão. Além da leitura dessas obras, fez-se entrevistas em 05 empresas de diferentes setores do município de Parintins AM, a fim de saber quais os pontos relevantes por eles colocados que pudessem colaborar com a pesquisa.

Análise dos Dados

Inicialmente buscou-se saber a respeito de como é feito o transporte de mercadorias da cidade de origem até o município de Parintins, desta forma obteve-se a seguinte resposta, 40% das empresas utilizam barco como transporte de mercadorias, os outros 60% estão divididos igualmente em balsa, caminhão e avião.

No que se refere às falhas que ocorrem no serviço de logística de distribuição no município de Parintins, as empresas em sua totalidade concordam que ainda há muito a ser melhorado, no que diz respeito à estrutura, organização e comprometimento dos responsáveis pelo serviço que é prestado pelo transporte de barco. Esses são fatores que prejudicam o andamento das atividades empresariais, durante a locomoção das mercadorias, sendo relatado um número elevado de perdas e extravios de mercadorias, fator que eleva os gastos das empresas que necessitam dos serviços logísticos no município.

Pode-se verificar que em embarcações maiores há câmara frigoríficas e divisão de mercadorias no porão, essa divisão é de acordo com a carga. As embarcações menores não dispõem de câmara frigorífica e a divisão de mercadorias apresenta precariedade. Essa diferença apresentada no que se refere ao cuidado de armazenamento da carga está ligada ao custo cobrado pelos donos de embarcações, pode-se observar que as que dispõem de um serviço prestado com mais vantagem ao cliente apresentam um valor mais elevado, enquanto as outras embarcações menores apresentam um custo menor e um serviço com menos vantagem para o cliente.

Segundo o que foi colocado pelos entrevistados durante a pesquisa, as variáveis que mais impactam na insatisfação das empresas se dá por conta das avarias nas mercadorias e ao e o elevado custo cobrado pelas transportadoras. Essa colocação se apresenta da seguinte forma, as embarcações que cobram um valor mais elevado procuram manter a qualidade no serviço prestado, enquanto os que apresentam um custo reduzido têm pouco comprometimento com o cliente.

Podemos ver a relevância do serviço logístico numa empresa, quanto a isso, procuramos questionar se há setor destinado somente à logística, dentro da empresa, e obtemos a seguinte colocação, em grande parte das empresas não possui um departamento específico somente para logística, porém em virtude da importância do serviço são os próprios donos ou gerentes das empresas que fazem todo o trabalho referente ao fluxo de mercadorias, contratação de transportadoras, recebimento e controle das mesmas.

Foi relatado por parte das empresas uma relevante dificuldade de interlocução com poder público, no que diz respeito as solicitações de melhorias na infra-estrutura do porto e aeroporto do município, que possam dar condições para que a atividade logística aconteça de forma eficaz. Visto isso questionamos se o poder público contribui de alguma forma para o desenvolvimento desta atividade no município, verificou-se que em sua totalidade dos empresários concordam que não há comprometimento do Estado em fomentar o exercício logístico.

Por falta de assistência pública os donos das empresas criaram suas próprias alternativas para driblar os obstáculos que ocorrem durante todo o processo de locomoção e recebimento das cargas, alguns criaram seus próprios portos ou adquiriram balsa própria para melhorar a qualidade de seus produtos e serviços. Outros procuram embarcações que ofereçam um melhor serviço e há ainda aqueles que procuram por aqueles que ofereçam um menor custo.

Considerações Finais

Sabemos que a logística é uma peça chave para estimular o desenvolvimento das atividades comerciais, e que ela tem passado por grandes mudanças pelas quais os empreendedores devem se adequar, além de criar novas idéias que possam agregar mais vantagem competitiva para o serviço prestado. Quando se fala em logística na região amazônica surgem novos e grandes desafios no que se refere às características físicas e geográficas, além da estrutura que a região apresenta dificultando a logística de ser empregada da maneira mais eficaz possível.

Quanto à pesquisa realizada no município de Parintins-AM buscou-se conhecer como a logística afeta os empreendedores no interior do Amazonas e quais os métodos que estes estão utilizando para burlar as deficiências que ocorrem durante todo o processo de movimentação das mercadorias. Foi constatada a utilização de diferentes modais (com ênfase nas embarcações que são os mais adequados para o atendimento da região) desde o ponto de origem até o destino final e a ocorrência de perdas dos produtos durante o seu percurso.

Verificou-se segundo a pesquisa uma relevante incipiência no apoio do poder público para a melhoria do serviço logístico. Foi possível identificar também iniciativas privadas com a criação de portos, balsa e rotas, que não oferecem suporte necessário para uma maior competitividade das empresas usuárias.

Estas considerações conferem ao tema grande relevância para novos estudos, com o intuito de se aprofundar em questões que possam nortear o desenvolvimento da atividade.

REFERÊNCIAS

- ALCANTARA, Rosane Lucia Chicarelli. *Aintegração das estratégias de Logística e Marketing maximizando serviços ao cliente: algumas reflexões*, 2003.
- ANDER-EGG, Ezequiel, *in*: MARCONI, Marina de Andrade e LAKATOS, Eva Maria. *Técnicas de Pesquisa*, 2ª Edição, São Paulo, página 19, Editora Atlas, 1999.
- BALLOU, Ronald H. *Logística empresarial: Transporte, Administração de Materiais e Distribuição Física*; Tradução Hugo T. Y. Yoshizaki – 1. Ed. – 20. Reimpr.- São Paulo: Atlas, 2008.
- BEST, J. W. *in*: MARCONI, Marina de Andrade e LAKATOS, Eva Maria. *Técnicas de Pesquisa*, 2ª Edição, São Paulo, página 19, Editora Atlas, 1999.
- BOWERSOX, D.J.; COOPER, M.B. DAVID J. CLOSS. *Gestão logística de cadeias de suprimentos*. 2002. disponível em: <<http://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=70bEUQAGyccC&oi=fnd&pg=PA17&dq=BOWERSOX,+D.J.%3B+COOPER,+M.B.+Gest%C3%A3o+Estrat%C3%A9gica+de+Marketing+de+Canal&ots=cOYUkAJ3Nm&sig=pkNOSJIYbStAmiATOMeOmu4A54M#v=onepage&q&f=false>> acesso em: 31. mar.2011
- FIGUEIREDO, K.F. et al., *Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos*, São Paulo: Atlas, 2003.
- GIL, Antonio Carlos. *Como Elaborar Projetos de Pesquisa*. São Paulo: Atlas, 1998.

GOEBEL, Dieter. Logística: Otimização do transporte e estoques na empresa. *Estudos em Comércio Exterior Vol. I nº 1 – jul/dez 1996*.ISSN 1413-7976

L. STERN, EL & Ansary, A. I. & Coughlan, A. *Canais de Marketing*. Prentice Hall, 5^a.edição, 1996, p. 576.

MARANHÃO, Tiago. *Um longo e tortuoso*. Revista Exame Online – São Paulo: Abril. 2008. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/infra2008/noticias/longo-tortuoso-410837>> acesso em 31.mar.2011

MARTIN,Christopher. *Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: criando redes que agregam valor*; tradução Mauro de Campos Silva. 2. Ed.— São Paulo: Cengage Learning, 2009.

REVZAN, D.A. *Atacado em Organização de Marketing*, Nova York, John Wiley & Sons. 1961.Disponível em :<<http://www.administradores.com.br/informe-se/producao-academica/logistica-e-distribuicao-uma-abordagem-conceitual-dos-temas-nos-dias-de-hoje/405/download/>> acesso em: 31.mar.2011

ROESTH, Sylvia Maria Azevedo. *Projetos de estágio e de pesquisa em administração: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertação e estudos de caso*; colaboração de Grace Vieira Bepker, Maria Ivone de Mello. - 3. ed.- 4. Reimpressão. São Paulo: Atlas, 2009.

SEVERINO, Antonio Joaquim. *Metodologia de Trabalho Científico*. 23. Ed. Ver. E atualizada – São Paulo: Cortez, 2007.

SILVA, Edna Lúcia da.*Metodologia de pesquisa e elaboração de dissertação*–

Edna Lúcia da Silva, Estera Muszkat Menezes, Florianópolis, Laboratório de Ensino a distancia da Universidade Federal de Santa Catarina, 2000.

YOO, B.; DONTU, N.; LEE, S. *A análise dos elementos do Marketing mix selecionado e marcaeqidade*. Revista da Academia de Ciências de Marketing, v. 28, n. 2, p. 195-211, 2000.