



SPOLM 2007

ISSN 2175-6295

Rio de Janeiro- Brasil, 08 e 09 novembro de 2007.

LOGÍSTICA: UM PASSO PARA O DESENVOLVIMENTO.

RAIANDERSON NERI ROCHA

Instituto de Educação Superior UNYAHNA de Salvador

Rua Bicuíba, s/n, Alameda Patamares – PATAMARES

Salvador - BA.

CEP 41680-440.

<http://www.unyahna.br>

RESUMO:

Os efeitos da infra-estrutura sobre as condições gerais de eficiência da economia são bastante evidentes. A disponibilidade de uma infra-estrutura adequada potencializa ganhos de eficiência ao sistema produtivo, e não só as empresas individualmente. Isso porque ocorre aumento do produto final, incrementando a produtividade, ao mesmo tempo em que reduz o custo por unidade de insumo. Produtividade elevada, por sua vez, traduz-se em elevação da remuneração dos fatores, o que estimula o investimento e o emprego. Além do mais, um nível adequado de infra-estrutura pode provocar um *crowding in*, à medida que permite condições atrativas a novos investimentos privados buscamos nesse artigo fazer uma relação entre o crescimento social e institucional privado e publico, tendo à logística como “um passo, para uma longa caminhada” rumo ao desenvolvimento, pois a palavra Logística vem do francês “*logistique*” deriva do grego (logos=razão), mas o conceito de logística diz que ela é a arte de administrar o fluxo de materiais, produtos e informações desde a fonte até o usuário. Utilização secular da logística na área militar para aquisição, manutenção e transporte de materiais, armamentos, mantimentos e pessoas, logo obtivemos com o uso da logística um progresso bastante significativo, para o homem. A área de logística tem também como propósito instrumentalizar a comunidade empresarial para o emprego de modernas estratégias e técnicas logísticas na forma de projetos de assessoria, consultoria, pesquisa e desenvolvimento social.

PALAVRAS-CHAVE: Conceitos, Cenário atual, histórico, Modal Rodoviário, Modal Portuário.

ABSTRACT:

The effects of the infrastructure on the general conditions of efficiency of the economy are sufficiently evidences. The availability of an adequate infrastructure it harnesses profits of efficiency to the productive system, and not only the companies individually. This because

increase of the end item occurs, developing the productivity, at the same time where it reduces the cost for unit of expenditure. Raised productivity, in turn, is expressed rise of the remuneration of the factors, what it stimulates the investment and the job. In addition, an adequate infrastructure level can provoke one crowding in, to the measure that allows to attractive conditions the new private investments search in this article to make a relation between private the social and institutional growth and publishes, having to the logistic one as "a step, for a long one walked" route to the development, therefore the Logistic word comes of the Frenchman "logistique" drift of the Greek (logos=reason), but the concept of logistic says that it is the art to manage the flow of materials, products and information since the source until the user. Secular use of the logistic one in the military area for acquisition, maintenance and transport of materials, armaments, provisions and people, then we got with the use of logistic a sufficiently significant progress, for the man. The area of logistic also has as intention to instrument the enterprise community for the job of modern strategies and logistic techniques in the form of assessorship projects, consultantship, research and social development.

KEY-WORD: Concepts, current, historical Scene, Modal Road, Modal Port.

CONCEITOS:

Desenvolvimento, segundo o dicionário Aurélio é: 1. Ato processo ou efeito de desenvolver(-se). 2. Série de etapas, acontecimentos, ações, etc. que levam ao surgimento de algo, ou a manifestação em todos os seus aspectos: desenvolvimento de um raciocínio ou doença. 3. Aumento, crescimento, aprimoramento, progresso. >Desenvolvimento econômico. *Econ.* Crescimento econômico (aumento de produção, etc.). *Esp.* Quando acompanhado de mudanças econômicas e sociais mais profundas e duradouras (como diversificação do sistema produtivo, etc.). Já, a Logística é um termo muito citado porém não bem definido, pois engloba diversos segmentos como a distribuição física, a administração de materiais, os suprimentos, os transportes, as operações de movimentação de materiais e produtos, entre outros. Segundo Ballou (1995), a logística empresarial trata de todas as atividades de movimentações e armazenagem que facilitam o fluxo de produtos, desde o ponto de aquisição da matéria-prima, até o ponto de consumo final, assim, como os fluxos de informação, que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável.

São consideradas atividades principais dessa cadeia; o transporte, a manutenção de estoques e o processamento de pedidos, e como atividades secundária; a armazenagem, o manuseio de materiais, a embalagem de proteção, a obtenção, a programação de produtos e a manutenção de informações. Esse processo é de suma importância para a economia e para as empresas que tem como objetivo ofertar níveis de serviços eficientes e eficazes. Seguindo esse conceito há quem defina logística como a ciência dos acertos, ou seja, fazer chegar o material certo, na quantidade certa, no local certo, no tempo certo, nas condições certas com o valor certo..., No entanto não é "só isso" que esperamos ou temos da logística, pois, a otimização do fluxo de materiais e informações, desde os fornecedores até os clientes, considerando as expectativas deles, que normalmente são; Variedade de produtos, apresentação impecável, validade máxima dos perecíveis, estoques mínimos ao longo da cadeia de abastecimento, custos competitivos, processos ágeis, flexibilidade sem qualquer tipo de falha, para viabilizar os resultados e atingir a

qualidade total, que é atender as expectativas e necessidades dos clientes internos e externos, visando à produtividade com qualidade, a filosofia, que coloca a qualidade como ponto central dos negócios e atividades da organização, disseminando-a em todas as atividades de todos os funcionários. É o processo de logística, Podemos dizer que nossa empresa é um grande processo, mas o que é um processo?

“Processo é um conjunto de atividades predeterminadas, feitas para gerar produtos/serviços que atendem às necessidades dos clientes/usuários. Para isso, usa insumos de fornecedores”.

É a interação dos fatores de produção. Fornecedor - Empresa - Clientes

Objetivos da Empresa: Satisfação de todos os Clientes, Internos: Acionistas e Colaboradores Externos: Usuários e Sociedade, ou seja, pessoas.

CENARIO ATUAL

Num mundo onde os negócios se tornam cada dia mais caracterizado pela competitividade, eficiência e eficácia. O tempo é uma vantagem importante. As formas como as empresas líderes de mercado gerenciam o tempo na produção, no desenvolvimento e no lançamento de novos produtos, em vendas e em distribuição representam as mais poderosas fontes competitivas, sendo que essa característica é promovida pela melhoria dos transportes, nos diversos modais, se considerado pela ótica logística. Os estudos que estão sendo desenvolvidos na área de transportes são de fundamental importância na atual realidade da globalização. A logística na qual o transporte é normalmente seu principal componente é vista como a última fronteira para redução dos custos operacionais. Por outro lado não se concebe uma política de desenvolvimento regional sem a adequação da infra-estrutura de transportes, nesse contexto os estudos de transportes têm-se desenvolvido, nas várias áreas do conhecimento, envolvendo aplicações das mais diversas, que passam das especificações mais técnicas dessa atividade, ao aprofundamento da visão logística dos transportes, já que logística, é o processo de planejamento, implementação e controle do fluxo eficiente e economicamente eficaz de matérias-primas, estoque em processo, produtos acabados e informações relativas desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender as exigências dos clientes.

HISTÓRICO

Ao direcionar o “transporte de cargas” para o histórico logístico do Brasil, é propício situar o momento em que o País se encontra em termos do desenvolvimento institucional no setor de transportes, a partir da compreensão dos ciclos históricos percorridos, principalmente nas últimas décadas, já que atualmente o Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) visa beneficiar diversas áreas desse setor.

Concomitantemente ao processo da industrialização brasileira, consolidado no transcorrer do século XX, o Brasil viveu um período de intenso crescimento de transporte na demanda inter-regional. As relações de comércio das regiões periféricas, menos industrializadas, foram gradativamente se voltando, principalmente para a região Sudeste, em detrimento do comércio internacional. Floresceu também o comércio intra-regional entre os Estados do Sudeste e do Sul do país. Há contrapartida no lado da oferta, esse aumento vigoroso da demanda de transportes, tem sua linha mestra dada pelos maciços investimentos públicos no setor. De fato, até meados da década de 60, mais da metade dos recursos investidos pelo governo e empresas estatais, era dirigida para os transportes, com o passar do tempo alguns fatos acometeram o país, que por sua vez reduziu o investimento no setor, mas a partir da segunda metade da década de 90, o Brasil intensificou o processo de reestruturação do setor de transportes no sentido de aumentar a participação privada na provisão de serviços, como também de descentralizar a gestão da infra-

estrutura e dos serviços para os governos estaduais e municipais. Essas reformas afetam significativamente a organização da indústria de transportes, à medida que eliminam restrições regulatórias, de propriedade e operacionais, a integração de operadores, por intermédio de fusão entre empresas ou de alianças estratégicas, assim como de investimentos em terminais e equipamentos especializados, a fim de agilizar as mudanças de modo e veículo, nas interfaces entre os diferentes sistemas de transportes.

Sobretudo ao analisarmos a história portuária brasileira que também foi caracterizado por um estreito relacionamento com o poder público. Por ser a porta quase exclusiva da entrada e saída de mercadorias do comércio exterior, a atividade portuária vê seu escopo de relações e sua complexidade fortemente ampliados. O grande marco inicial da atividade portuária comercial, no Brasil, deu-se em 1888, quando foi outorgada a concessão do porto de Santos a investidores privados, por 90 anos. Este viria a tornar-se o maior porto brasileiro, em termos de valor econômico na movimentação portuária.

A primeira regulamentação abrangente da atividade portuária brasileira foi publicada em 1934 e complementada em 1954 e 1956. Os decretos de 1934 definem o espaço, as instalações e as atribuições nos portos organizados, cuja exploração se faz por intermédio de uma administração, diferenciando-os das rudimentares. Relacionam-se e definem-se ainda os vários tipos de serviços portuários, e regula-se a utilização das instalações portuárias. Atualmente a logística nas suas diversas operações pode contar com uma política que visa fomentar o setor de transportes em seus diversos modais, Sobretudo iremos destacar o modal rodoviário e o modal portuário, pois um atua diretamente na movimentação de cargas intra e inter-regionais, já o outro é responsável direto pela entrada e saída de mercadorias no país utilizando ainda da cabotagem.

MODAL RODOVIÁRIO

No entanto o que se pode ver no transporte rodoviário, é que o mesmo está vivenciando uma participação direta da União, porque o país além de demonstrar que está interessado em resolver alguns dos mais visíveis problemas nas rodovias, está trabalhando diretamente no desenvolvimento sustentável utilizando meios para redução de gases poluentes na atmosfera e redução da poluição sonora, isso porque está evidente que as indústrias e os automóveis são os principais responsáveis pela emissão desses poluentes que provocam o efeito estufa. E que os automóveis que fazem transportes de cargas são os emissores da maior quantidade de substâncias que poluem o meio-ambiente como um todo, quer seja nas vias e rodovias urbanas ou nas rurais. Então o governo incentiva e desenvolve pesquisas que estimulem o uso do etanol e do biocombustível, além de obrigar o uso de catalisador nos automóveis, logo o setor continuará desenvolvendo-se, movimentando a economia do país e fará com que a logística de inúmeras empresas continue sendo executada de forma eficaz, prudente e com responsabilidade social, gerando emprego, progresso e preservação em benefício da sociedade, ambiente adequado, comprometimento, melhoria contínua para os colaboradores, qualidade, comodidade, praticidade para os consumidores, e por fim produtividade, competitividade, lucro e desenvolvimento para os acionistas, ou seja, pelo fato do Brasil ser considerado como país emergente, ter a vantagem de ser pioneiro na utilização desses meios para crescer e se desenvolver com a responsabilidade de uma nação “adulta”, já que atualmente temos sobre nossa patente o que outros países buscam controlar como medida emergencial, pois chegaram ao ápice do desenvolvimento e, no entanto “destruíram” toda sua reserva florestal e agrediram o meio ambiente impetuosamente, podemos considerar que ao transporte na logística no modal rodoviário movimentam mecanismos que contribuem para o desenvolvimento do país.

MODAL PORTUÁRIO

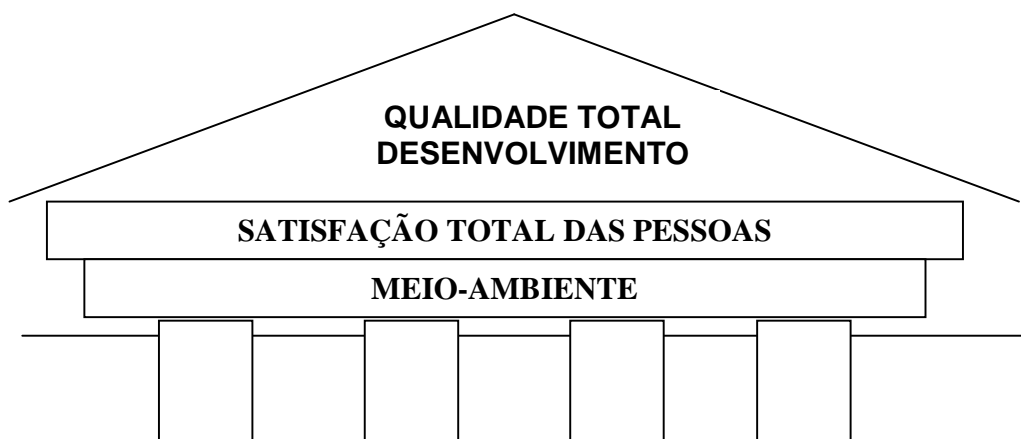
O modal portuário no Brasil tem passado por inúmeros processos de reforma como a privatização das operações portuárias no âmbito dos portos públicos, e descentraliza-se a administração portuária, transferindo-a aos estados ou municípios, ou, no caso dos portos ainda sob jurisdição federal, concedendo-lhes autonomia administrativa e financeira para a execução desta política o governo instituiu o Programa de Desestatização dos Portos, constituído de dois subprogramas: Privatização dos Serviços Portuários e Reestruturação das Administrações Portuárias. O Programa de Privatização dos Serviços Portuários consiste de várias medidas que objetivam intensificar o arrendamento de áreas e instalações portuárias para empresas privadas e privilegiar o uso de operadores privados, transferindo todos os serviços portuários para o setor privado. A Autoridade Portuária permanecerá, porém, como entidade de natureza pública, agindo como gestora do patrimônio, promotora do desenvolvimento portuário e controlador das demais entidades públicas e privadas atuantes no porto. Para a implantação dessa nova Autoridade Portuária-Administradora do Porto, o governo federal está efetuando a reestruturação organizacional e administrativa de todas as empresas que permanecerão com o controle desses portos. Essa reestruturação visa dar maior agilidade às entidades exploradoras de portos, possibilitando-as responder mais adequada e prontamente às demandas do mercado de cargas portuárias. O Brasil possui uma grande malha hidroviária – cerca de 28 mil quilômetros navegáveis que está sendo subutilizada. Um dos fatores preponderantes disto é a falta de regulamentação, que impossibilita a realização dos investimentos de maneira ordenada e em longo prazo. A utilização das vias hidroviárias aumentaria expressivamente a competitividade dos produtos transportados, pois o custo desse transporte é significativamente menor do que o de qualquer outro modal. Hidrovia Paraná-Tietê – capacidade para transportar 20 milhões de toneladas – hoje transporta apenas 2 milhões de toneladas. Os principais entraves na utilização deste modal são: Baixa capacidade dos comboios, Baixa intermodalidade, Imposto sobre operações intermodais, Baixa utilização das margens dos reservatórios. Regulamentação que prevê o uso múltiplo das águas garantindo confiabilidade ao modal, barreiras ambientais que impedem o desenvolvimento sustentável do transporte fluvial, ainda assim, o governo tem agido Para que tenhamos uma melhor inserção na matriz de transporte, alguns representantes públicos e privados afirmam que aperfeiçoar a regulamentação que prevê o uso múltiplo das águas em ação conjunta das agências ANA, ANTAQ e ANEEL além de desenvolver as conexões entre as redes modais, com atendimento ferroviário aos terminais da Hidrovia e prosseguir investimentos em segurança operacional, ampliar e proteger os vãos de pontes, implementar regimes especiais imediatos, plano de Desenvolvimento do eixo, promover projetos de desenvolvimento regional, incentivar instalação de processadoras agrícolas, promover investimentos em portos, terminais, embarcações, marinas e remover as barreiras que impedem o desenvolvimento do transporte fluvial com definições claras nas questões ambientais. Quase todos os setores portuários do mundo são subvencionados pelo poder público central, regional ou local. No Brasil não deverá ser eliminada por completo a participação financeira do poder público no setor portuário, como por exemplo, em projetos pioneiros e de alavancagem de novas atividades; em projetos de caráter ambiental; em projetos voltados à segurança; alguns projetos intermodais e de acessos terrestres e marítimos (inclusive obras de proteção). A tendência da política de governo no Brasil para o setor é reduzir ao mínimo sua participação nos projetos e investimentos, transferindo tal responsabilidade, quando possível, para o setor privado. Paralelamente, deve-se estudar, junto com a Administração do Porto, uma solução que possa incluir a tomada de recursos de terceiros ou o aumento de sua receita própria gerada pela tarifa ou pelas rendas de outros empreendimentos. A participação financeira direta do governo federal deve constituir-se na última instância, esgotadas todas as outras possibilidades.

CONCLUSÃO.

Já é conhecido que a logística empresarial tem como meta garantir a disponibilidade de produtos e materiais nos mercados e pontos de consumo com a máxima eficiência, rapidez e qualidade, com custos controlados e conhecidos. Hoje, considera-se a logística como a última fronteira da administração de empresas em que é possível conseguir economias significativas e reforçar a competitividade. Para atingir essa meta, a logística vê, desenvolvendo-se em ritmo mais acelerado, para fazer frente à demanda de administrar e coordenar cadeias de suprimento e distribuição cada vez mais complexas. A crescente internacionalização da economia, por um lado e o aumento de opções logísticas no Brasil (privatização de rodovias, portos e ferrovias, investimento em infra-estrutura, o aparecimento de operadores logísticos), por outro, tornam mais complicadas a otimização das operações logísticas. A aprovação da Agenda Ambiental Portuária inaugura uma fase de compromissos da atividade com a gestão ambiental dos portos brasileiros e se constitui de uma série de ações voltadas para modificar e implementar um perfil da atividade, adequando-o às diretrizes para preservação do meio-ambiente. Posteriormente, foi promulgada a Lei nº 9.966, de 28 de fevereiro de 2000, que internalizou efetivamente a MARPOL e a OPRC 90. Dentre as principais ações básicas dessa Agenda, pode-se citar: a promoção do controle ambiental da atividade portuária; a inserção das atividades portuárias no âmbito do gerenciamento costeiro; a implementação de unidades de gerenciamento ambiental nos portos e de setores de gerenciamento ambiental nas instalações portuárias fora do porto organizado; Da mesma forma, os portos organizados deverão harmonizar os respectivos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) com o Zoneamento Ecológico-Econômico Costeiro, elaborado pelo Ministério do Meio Ambiente em conjunto com as secretarias ambientais dos estados e municípios costeiros. Estarão também sujeitos a um licenciamento operacional, cuja regulamentação será estabelecida por resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente

O uso de metodologias de áreas de ponta, como informática e sistemas de apoio à decisão, é fator preponderante para o correto desempenho logístico. Atualmente, devido à falta de recursos, à disposição de resíduos, aos congestionamentos e aos índices de poluição, o governo e as empresas tem dado prioridade para resolução desses e de outros problemas de natureza similar. Com o aumento dos efeitos ambientais decorrentes de operações logísticas, eis que surge um vasto campo para estudos e pesquisas, sejam estes no plano teórico ou em aplicações práticas de pequeno ou grande porte. As empresas estão buscando realizar suas operações logísticas da maneira mais amigável possível com o meio ambiente; não acreditam porém que suas medidas ambientais tenham resultados eficientes, e possuem uma grande preocupação com a questão de custos e de qualidade de serviços, sendo que essas são de fato estratégias que motivam as pessoas, que são na realidade o corpo de qualquer organização, independentemente do papel que esteja assumindo, se elas têm um motivo que leva a ação, a satisfação será inevitável e a excelência na logística só confirmará a afirmação de que a logística é um passo para o desenvolvimento.

COMPONENTES PARA LOGISTICA DO DESENVOLVIMENTO.



REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS:

- MARQUES, Marlon Fernandes, “Curso de Logística Integrada”, ASLOG, São Paulo, 1999.
- FILHO, Osmário D. & DRUMOND, Fátima B., “Itens de Controle e Avaliação de Processos”, FCO - Fundação Cristiano Ottoni, Belo Horizonte, 1994.
- SEVERINO, Guilherme S., “Logística e a Deicmar S/A - Treinamento Gerencial”, Kom, Ribeirão Preto, 1999.
- FRAZELLE, Edward H. Distribuição de classe mundial. Trad. Paulo G. Goelzer. São Paulo: IMAM, 1999.
- CAIXETA, José Vicente & MARTINS, Ricardo: Gestão logística do transporte de Cargas. São Paulo: Atlas, 2001
- CODIGO, de transito brasileiro, 2005.
- BALLOU, Ronald H. Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física. 3 ed. Trad. Hugo T. Y. Yoshizaki. São Paulo: Atlas, 1993.
- DORNIER, Pierre, Logística e Operações Globais , Editora Atlas, São Paulo ,2000.
- VALLE, CYRO. Como se preparar para as normas ISO1400. São Paulo: Pioneira 1995.
- CAIRNCROSS, F. meio ambiente: custos e benefícios. São Paulo: Nobel, 1992.
- LAMBERT, Douglas: Administração Estratégica da Logística. Vantine Consultoria, São Paulo, 2000.

