



ANÁLISE DO SISTEMA DISTRIBUTIVO UTILIZADO PELOS ATACADISTAS GOIANOS

Beatriz Stephany de Melo Abrahão¹
Prof. MSc. Paulo Roberto Vieira de Almeida²

RESUMO

O objetivo deste estudo é a análise do fluxo de produtos realizada pelos atacadistas do estado de Goiás, para isto, utiliza-se de dados sobre a distribuição física no Estado, identificação de problemas na infraestrutura e identificação das principais rotas de distribuição. O presente artigo aborda também, aspectos relevantes neste contexto, como cadeia de suprimentos, distribuição física, criação de valor, logística e distribuição por meio de pesquisa bibliográfica. Quanto aos fins, discutiu-se os impactos causados na distribuição física por meio da análise das vias no Estado e aplicou-se um estudo de caso em uma empresa atacadista para observar como tais impactos se traduziam na prática. Concluiu-se que, Goiás é um importante meio de escoamento de mercadorias para o restante do país, porém, a falta de investimento nas vias do estado, se contrapõe à posição favorecida que ele ocupa, fato que gera fragilidades no sistema rodoviário, escassez dos modos utilizados e acarreta em desvantagens para o sistema distributivo dos atacadistas como interferência no prazo de entrega, demanda de maior atenção do condutor, alto risco de acidentes e aumento do número de manutenção dos caminhões.

PALAVRAS-CHAVE

Distribuição física. Atacadistas de Goiás. Vias de Goiás. *Supply Chain*.

INTRODUÇÃO

No comércio atacadista a logística é fator fundamental para que as atividades possam ser desenvolvidas, ao contrário do varejo, este setor não utiliza aspectos de marketing como promoção de vendas e ambiente atraente, porém, alguns outros elementos presentes nos processos logísticos como tempo de entrega, preço, mix elevado de produtos e confiabilidade são fatores que atraem e fidelizam o cliente.

¹ Acadêmico(a). Curso de Administração do Centro Universitário de Anápolis - UniEVANGÉLICA. E-mail: beatriz-abrahão@hotmail.com

² Mestre. Curso de Administração do Centro Universitário de Anápolis - UniEVANGÉLICA. E-mail: paulorvalmeida@gmail.com



Por este motivo, estudar e aprimorar tais processos é de grande importância, uma vez que o conhecimento deste auxilia e facilita a identificação de fatores que possam ser utilizados nos distribuidores para o aprimoramento e elaboração de métodos e processos que garantam a competitividade no mercado.

O estado de Goiás atrai o setor atacadista em razão de sua localização no centro do país, que facilita o escoamento para as demais regiões, porém enfrenta sobrecarga nas rodovias devido à escassez de modais disponíveis e investimentos.

A pesquisa a ser realizada tem como foco o estudo das estruturas de distribuição física dos produtos de atacadistas de Goiás, para isto, serão realizadas pesquisa bibliográfica, análise de dados da infraestrutura goiana e estudo de caso a fim de conhecer e identificar fatores para aprimorar os métodos logísticos e exemplificar problemas internos e dificuldades enfrentadas pelos atacadistas.

REVISÃO DA LITERATURA

A logística como planejamento, controle e implementação da movimentação de mercadorias é um conceito que está ultrapassado frente a toda a abrangência que esta possui nos dias atuais. A partir do momento que há compra da matéria prima até a venda para o cliente há ocorrência de operações logísticas. A partir desta reflexão, a logística evoluiu para o conceito de cadeia de suprimentos ou *supply chain*, que considera a integração de todos as operações envolvidas no fluxo de mercadorias.

Além da integração, é considerável a participação de clientes, fornecedores, fabricantes, varejistas e stakeholders, visto que, a base da cadeia de suprimentos é produzir e distribuir no momento, prazo e quantidade



ANAIS DA XIV JORNADA DE ADMINISTRAÇÃO DA UNIEVANGÉLICA
Tema: “O profissional da administração no contexto das grandes transformações”.
De 18 a 22 de Novembro de 2019 – Anápolis-GO

corretos para diminuir os custos, porém, sem deixar de atender às demandas dos clientes como ressalta Shimi-Levi (2010).

À vista disso, todos os envolvidos no processo, desde a produção até o cliente passaram a ter notabilidade, o que traz vantagens às empresas pela atuação em conjunto tanto dos departamentos internos, quanto da ação em cooperação com os *stakeholders*, além disso, Christopher (2013), ressalta a mudança entre a relação de compradores e fornecedores, que passam a ser vistos como parceiros ao invés de opositores diante deste novo conceito.

Dentre os objetivos da cadeia de suprimentos Bowersox e Closs (2014), destacam a capacidade de resposta, que é a aptidão a satisfazer as necessidades de clientes; a redução na variação dos processos, fato que diminui as falhas ocorridas e interrupções a serem feitas; redução de estoques, que diminui os custos com armazenagem e manuseio além de facilitar as operações; consolidação de cargas para aumento da distância e da carga a ser transportada para reduzir custos; aumento na qualidade, por proporcionar menos falhas e menos reposições de produtos, conseqüentemente ocasiona a diminuição dos custos com logística; por fim, o suporte ao ciclo de vida, que é o suporte nos diversos momentos que o produto passa, como a garantia pós venda e logística reversa.

Diante dos objetivos da cadeia de suprimentos e da atuação conjunta de todos os participantes dos processos distributivos que ela estabelece, o efeito gerado é a criação de valor, destacada por Ballou:

... a logística trata da criação de *valor* – valor para os clientes e fornecedores da empresa e valor para todos aqueles que têm nela interesses diretos. O valor da logística é manifestado primariamente em termos de tempo e lugar. Produtos e serviços não têm valor a menos que estejam em poder dos clientes quando (tempo) e



onde (lugar) eles pretendem consumi-los. (Ballou, 2007, p.33)

Para criar valor deve-se realizar um planejamento adequado com o propósito de adquirir velocidade na entrega, confiabilidade e consistência no transporte utilizado, estes fatores, são influenciados diretamente pelas decisões logísticas e atendem às necessidades dos clientes, fator central das organizações. Ademais, tais decisões também influem na redução de custos, visto que o transporte gera gastos consideráveis:

O transporte normalmente representa a maior despesa logística. Os gestores de transportes comprometem ou gerenciam mais de 60% das despesas logísticas totais de uma empresa típica. São também responsáveis pela movimentação do estoque através da cadeia de suprimentos de uma empresa e para os clientes. (BOWERSOX e CLOSS, 2014, p.200)

A roteirização é outro aspecto a ser considerado no planejamento, pois lida com a determinação do melhor roteiro e com a destinação de veículos. Esta técnica é utilizada com o intuito de otimizar os caminhos a serem percorridos, diminuir custos e riscos e aumentar a produtividade e agilidade

Para a realização do transporte ainda deve-se fazer a escolha da terceirização ou utilização da frota própria, a seleção da transportadora e de qual modo deve ser utilizado. Na escolha do modo deve-se optar pelo que mais lhe seja benéfico, ou até mesmo na combinação de dois ou mais tipos de modos, visando a consistência, o custo, o volume, a disponibilidade, a frequência e a velocidade do transporte, para conceder segurança ao deslocamento de cargas tanto para a empresa quanto para o cliente.

A partir da análise dos impactos pode-se optar pelo modo rodoviário, que proporciona vantagens a quem o adota principalmente em carregamentos menores, como a rapidez na entrega por não ter que esperar completar uma



ANAIS DA XIV JORNADA DE ADMINISTRAÇÃO DA UNIEVANGÉLICA
Tema: “O profissional da administração no contexto das grandes transformações”.
De 18 a 22 de Novembro de 2019 – Anápolis-GO

carga muito extensa para liberação do transporte, há maior disponibilidade de rotas em comparação a outros modos e em caso de danos no veículo ou acidente compromete apenas uma parte da venda.

Dentre as desvantagens desta categoria, destacam-se um custo operacional elevado principalmente com a manutenção dos veículos, custo alto com combustível, a degradação da malha devido ao uso constante, e a degradação dos veículos devido à falta de renovação das frotas, quantidade de carga a ser transportada mais limitada, em relação a mão de obra, ocorre falta de especialização, normatização de horários para trabalho, e exposição destes a falta de segurança como acidentes e roubos.

Ballou (2007), também leva em consideração outras questões além do modo a ser utilizado, como as decisões de localização dos depósitos, o número e o tamanho das instalações, se a armazenagem será pública ou privada; as decisões de estoque tais como qual o nível de estoque, como será feita a disposição das mercadorias e objetivos de serviço ao cliente como a determinação do nível de serviço desejado em relação ao custo que tal serviço terá. Tais decisões devem ser tomadas com base a realidade de cada empresa.

Segundo o IBGE, o modal mais utilizado no Brasil é o rodoviário, contrapondo-se com diversos países desenvolvidos que utilizam o transporte ferroviário como o predominante, este modal prevalece em todos os estados do país exceto na região amazônica, onde devido a rede hidrográfica extensa, predomina-se o transporte aquaviário. A pesquisa ainda destaca:

Em 2009, segundo a Confederação Nacional de Transportes (CNT), 61,1% de toda a carga transportada no Brasil usou o sistema modal rodoviário; 21,0% passaram por ferrovias, 14% pelas hidrovias e terminais portuários fluviais e marítimos e apenas 0,4% por via aérea. (IBGE, s.d.)



Segundo Negrini e Kubota a matriz invertida de transporte do país, traz consequências negativas como a falta de regulamentação nas rodovias e a concorrência desleal com outros modos, demandando pouca atenção para a realização de investimento nestes.

DISCUSSÃO

A metodologia utilizada para realizar este estudo, foram análise de dados das vias do Estado de Goiás, feita através de uma pesquisa disponível pela Confederação Nacional do Transporte e um estudo de caso realizado em uma empresa atacadista da cidade de Anápolis – Goiás para ser a base da análise dos impactos das condições das vias goianas nas empresas do setor.

Dentre os resultados encontrados na análise das vias do estado de Goiás pode-se destacar que o estado geral das estradas se encontra em nível intermediário de acordo com entrevistas realizadas com usuários. Da mesma forma, o nível da pavimentação das vias também se encontra como intermediário, pois, 43,8% são classificadas como ruim, em contrapartida, 38,6% são classificadas como ótimas. Em relação a sinalização, a maioria das vias foram classificadas como boa ou regular e a geometria da via como ruim ou regular.

. As más condições das vias provocam impactos na logística de mercadorias, tais como, danos aos caminhões e conseqüentemente aumento de gastos com manutenção e no preço dos fretes, eleva-se também o número de acidentes nas vias e a falta de segurança dos motoristas, ocasiona a ineficiência no prazo prometido para o cliente pela demora para chegar ao destino, e desta forma perde-se valor entregue ao consumidor

No estudo de caso realizado com o atacadista A.S.E. localizado na cidade de Anápolis- Goiás, conclui-se que há contraste nas duas vias mais utilizadas pela empresa, de um lado a GO 060 que é privatizada e realiza a



cobrança de pedágios, esta encontra-se em ótimas condições, em contrapartida, a BR153 que é uma via federal, se encontra trechos em péssimas condições, demandando maior atenção dos motoristas, maior tempo para entrega de mercadorias, desgaste maior de pneus e maior número de manutenções realizadas na empresa.

Os custos com transporte na empresa representam 13,56% de todas as despesas da organização, posterior apenas aos gastos com impostos e com despesas de funcionários; tal porcentagem demonstra uma despesa elevada ao levar em consideração que esta se traduz em cerca de R\$ 900.000,00 pagos pela empresa por mês.

Dentre os gastos mensais com transporte, o mais dispendioso é a manutenção nos veículos seguido por seguro dos veículos, despesas com pneus, vales para motoristas realizarem as viagens, pedágios, despesa com combustíveis e por fim multa de veículos; foram incluídos também emplacamento de veículos e IPVA (imposto sobre veículos automotores), que não são mensais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, pode-se concluir que a classificação do estado geral das vias de Goiás, se enquadra no nível intermediário pelo fato de obter grande discrepância em suas estradas, observa-se que há vias em ótimo estado, principalmente as privadas, e estas foram classificadas como ótimas pelos seus usuários, por outro lado, há vias em péssimas condições, classificadas então como ruim ou péssimas por quem desfruta delas, desta forma a classificação geral das vias acaba se enquadrando em nível intermediário.

Para os atacadistas, se torna ainda mais relevante o estudo da logística, desta forma, esta pesquisa contribuiu para o auxílio ao aprimoramento dos processos e conseqüentemente a criação de valor para o cliente frente ao



conceito de *supply chain* e acesso à análise dos impactos causados em suas operações em virtude da condição das vias do estado de Goiás.

REFERÊNCIAS

Ballou, Ronald. **Gerenciamento da Cadeia De Suprimentos/Logística Empresarial**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

Bowersox, Donald J.; Closs, David J.; **Gestão Logística da Cadeia de Suprimentos**. 4. ed. New York, McGraw Hill, 2014

CHRISTOPHER, Martin . **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos**. 4. ed. São Paulo: Cengage, 2013.

CNT – Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT de Rodovias 2018**. Disponível em: <<https://cms.pesquisarodovias.cnt.org.br//Relatorio%20Geral/Pesquisa%20CNT%20de%20Rodovias%202018%20-%20web%20-%20baixa.pdf>> Acesso em 25 de Maio de 2019.

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE mapeia a infraestrutura dos transportes no Brasil**. Disponível em em:<<https://censo2010.ibge.gov.br/noticias-censo.html?busca=1&id=1&idnoticia=2767&t=ibge-mapeia-infraestrutura-transportes-brasil&view=noticia>>. Acesso em: 12 de Abril de 2019.

NEGRINI, João Alberto; KUBOTA, Luis Cláudio. Capítulo 12: **Estrutura e dinâmica do setor de serviços no Brasil**. Brasília: IPEA, 2006. 502 p. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/Apresentacao16.pdf>>. Acesso em: 12 de Abril de 2019.

SIMSHI-LEVI, David; KAMINSKY Phil; SIMSHI-LEVI Edith. **Cadeia de Suprimentos Projetos e Gestão**. 3. ed. Bookman, 2010.