Definição de logística sob a ótica dos dirigentes de empresas transportadoras de cargas e operadores logísticos do Oeste Catarinense

Elisete Aparecida Ferreira Stenger ¹ elisetestenger@yahoo.com.br

Moacir Francisco Deimling¹ moacir@unochapeco.edu.br

1 Universidade Comunitária Regional de Chapecó (UNOCHAPECÓ), SC, Brasil

RESUMO

Por tratar-se de conceito recente no mercado, percebe-se, que muitas empresas transformaram a logística em jargão, um mero chamariz comercial. E mais comumente utiliza-se o termo logística como sinônimo para transportes. Quase como um modismo, grande parte das empresas transportadoras de cargas hoje agregam ao seu nome fantasia a palavra logística, no entanto por muitas vezes estão reduzidas a nada mais que a distribuição física de materiais. Com base nisto, o presente estudo teve por objetivo saber qual o entendimento dos dirigentes das empresas transportadoras de cargas e operadores logísticos da região Oeste Catarinense sobre logística. Este estudo caracteriza-se como uma pesquisa descritiva, tendo como instrumento de coleta de dados o questionário, aplicado aos dirigentes das empresas que dizem atuar em transporte rodoviário de cargas e logística da região em estudo. Através dos resultados da pesquisa observou-se ainda existem confusões a respeito, pois parte destes conceituam logística com foco voltado ao transporte enquanto outros, percebem a interação dos diversos setores no processo logístico.

Palavras-Chave: Logística. Transporte rodoviário de cargas. Operadores logísticos.

1. INTRODUÇÃO

O conceito de logística tem sido utilizado nos mais diversos setores, no entanto, por muitas vezes nem sempre compreendido. Num momento onde o mercado possui muitas semelhanças, as empresas transportadoras de cargas bem como os operadores logísticos têm buscado diferenciais que lhes permitam estar na preferência de grande parte dos clientes atuais e potenciais.

Por tratar-se de algo relativamente novo no mercado percebe-se, empiricamente, que as empresas transformaram a logística em jargão. E mais comumente utiliza-se o termo logística como sinônimo para transportes. Quase como um modismo, grande parte das empresas transportadoras de cargas hoje agregam ao seu nome fantasia a palavra logística, no entanto por muitas vezes estão reduzidas a nada mais que a distribuição física de materiais.

No entanto, essa compreensão das atividades logísticas nem sempre estão claras àqueles que se propõem a atuarem nelas. Por vezes, percebe-se que os conceitos ainda ficam muito mais atrelados às atividades de transporte e distribuição, sendo que a palavra logística acaba utilizada por modismo.

A não compreensão ou não aplicação inicial do conceito, bem como a falta de profissionais que entendessem as atividades de forma integrada nas empresas, provocou a segmentação da movimentação de materiais e fluxo de informações ao longo da cadeia.

Os avanços tecnológicos, a globalização, os clientes cada vez mais exigentes, o uso de ferramentas de controles para redução de estoques, controle de qualidade, padronização, entre outros, exigiu das empresas níveis elevados de apresentação e qualidade de seus produtos, no

entanto para obtenção de destaque no mercado, necessitam de diferenciais que agreguem valor a seus produtos e que possam colocá-las num patamar superior as demais.

Há que se agregar a estes informações e gerenciamento para que se possa ter uma análise de todo o processo logístico (diversificação, custos de transporte, armazenagem).

Com base nessas observações empíricas, realizou-se o presente estudo no intuito de saber qual o entendimento dos dirigentes das empresas transportadoras de cargas e operadores logísticos da região Oeste Catarinense sobre logística.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Desde os primórdios percebe-se a questão de dificuldades de movimentação da produção e estocagem, visto que os sistemas existentes antigamente eram rudimentares e, aliados a grandes distâncias entre povos, não permitiam grandes períodos de armazenagem ficando limitados em tempo e espaço.

Com a melhora do sistema logístico, possibilitou-se a especialização da produção bem como a distribuição de excedentes produtivos e a importação dos produtos não produzidos.

Para CHING (2001) o conceito de logística existente desde a década de 40, foi usado pelos militares norte-americanos e voltava-se ao processo de aquisição/fornecimento de materiais e atendimento aos objetivos de combate durante a Segunda Guerra Militar.

Essas condições, precedidas do uso do conceito logístico pelos militares vinculado a questão de estratégias de movimentação para combate na Segunda Guerra Mundial e, conforme abordado por MARTINS e ALT (2003) como surgido no Brasil nos anos 70 pelo aspecto da distribuição física, bem como por tratar-se de algo relativamente novo no mercado percebe-se, empiricamente, que as empresas transformaram a logística em jargão. E mais comumente utiliza-se o termo logística como sinônimo para transportes. Quase como um modismo, grande parte das empresas transportadoras de cargas hoje agregam ao seu nome fantasia a palavra logística, no entanto por muitas vezes estão reduzidas a nada mais que a distribuição física de materiais.

No entanto, os conceitos logísticos vão além do transporte físico, abordando outros enfoques. NOVAES (1989) entende que a logística refere-se a mais coisas que apenas aos aspectos físicos dos sistemas. Há que se agregar a estes, informações e gerenciamento para que se possa ter uma análise de todo o processo logístico (diversificação, custos de transporte, armazenagem). Para o autor, o enfoque logístico busca vencer fatores espaciais e de tempo (prazos, confiabilidade) e não apenas deslocamentos e restrições espaciais como o transporte tradicional.

Para KOBAYASHI (2000) logística é um processo dirigido estrategicamente para transferência e armazenagem de materiais, componentes e produtos acabados, com início nos fornecedores, passando pelas empresas, até os consumidores.

BALLOU (2001) comenta que "embora o gerenciamento coordenado da logística não tenha sido praticado até pouco tempo, esta idéia remonta de, pelo menos, 1844". Nesta data, já havia a preocupação a respeito da substituição de um custo por outro remetendo a escolhas de modais e tipos de armazenagem. Ballou (2001) reforça esta condição quando conceitua Logística como "um 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 às exigências dos clientes".

No entanto, a não compreensão ou não aplicação inicial desse conceito, bem como a falta de profissionais que entendessem as atividades de forma integrada nas empresas, provocou a segmentação da movimentação de materiais e fluxo de informações ao longo da cadeia (fornecedor – consumidor final e vice-versa). Para CHING (2001) este fato provoca ciclos logísticos de maior duração, custos elevados e níveis de serviço inferior.

NOVAES (2004) comenta que "uma das limitações observadas nas empresas brasileiras, quanto às possibilidades de evolução em termos logísticos, é sua estrutura organizacional".

Não há um tratamento sistêmico da logística, acabam as empresas funcionando com um. Algumas mudando os nomes ou criam diretorias de logística, mas que acabam engessadas ou sufocadas pela cultura e/ou estrutura organizacional. A que se rever não apenas nomes de setores, mas sim a busca pelo funcionamento do conjunto, avançando na modernização de suas funções (mudança de mentalidade).

Para KOBAYASHI (2000), apesar de a logística ser considerada um sistema de distribuição física, ele deve ater-se também aos serviços sendo necessário tornar-se uma atividade suporte interagindo com todos os setores da empresa buscando o incremento e a solidificação destas no mercado.

Nesse pensamento, NOVAES (1989) comenta ainda que esse envolvimento integrado dos segmentos relacionados com o processo desde a fabricação até o consumo final, permeando pelos diversos setores que contemplam a criação/elaboração dos produtos, mostram a dimensão dos problemas logísticos, diferentemente dos problemas observados nos transportes, que buscam em grande maioria a solução de problemas de deslocamento de mercadorias.

Enquanto VIEIRA (2002) reforça a opinião de que "o transporte nada mais é do que o translado de uma mercadoria de um lugar para outro", KEEDI (2001) ao escrever que "qualquer empresa hoje é de logística, ainda que tenha apenas um veículo e apenas realize transporte", frisa que, infelizmente, a palavra logística é aplicada de tal forma a incutir a erros, por muitas vezes utilizada como sinônimo de transporte.

Para NOVAES (1989) a logística se atem a mais coisas que apenas aos aspectos físicos dos sistemas. Há que se agregar a estes, informações e gerenciamento para que se possa ter uma análise de todo o processo logístico (diversificação, custos de transporte, armazenagem).

Por tratar-se de um setor com forte atuação nacional, os transportes freqüentemente são erroneamente considerados como logística. Porém, é interessante lembrar o que GASNIER (2006) escreve a respeito das confusões de conceitos, relatando que "muitos profissionais ainda confundem o conceito de logística com o de transportes, restringindo a abrangência da logística empresarial com as das atividades de transporte".

Junto a esse fator, alia-se a desestruturação do setor de transportes rodoviários no sentido de informações mais organizadas no que diz respeito a sua atuação e execução de atividades.

BERTAGLIA (2003) acredita que ao profissional de logística cabe o entendimento macro da empresa, sua organização e seus processos. Entende-se assim a necessidade de flexibilidade e agilidade da cadeia de abastecimento, porém além dos ferramentais físicos e estruturais faz-se necessária da interação e compreensão da equipe (recursos humanos) para com o processo.

Neste sentido, CHING (2001) também menciona a criação de valor nos produtos e serviços através do esforço na gestão da cadeia de abastecimento iniciando-se na saída da matéria-prima do fornecedor, passando pela produção, montagem e terminando na distribuição dos produtos acabados aos clientes finais, bem como a necessidade de "focalizar a satisfação do cliente, formular e implementar estratégias baseadas na retenção dos clientes atuais e obtenção de novos e gerenciar a cadeia de forma eficaz".

A observância dessas variáveis pode levar as empresas à obtenção de vantagem competitiva, porém é necessário que a equipe pense e aja sob a ótica da redução de custos e realização de trabalho integrado. Neste sentido, algumas empresas têm se preocupado com a tecnificação e preparo gerencial demonstrando a seriedade no cumprimento das exigências das demandas.

2.1. ARMAZENAGEM

A armazenagem refere-se ao acondicionamento de materiais e produtos em locais apropriados até o momento em que sejam redirecionados. Seus custos podem ser justificados pela redução nos custos de transporte e de produção e compra.

BOWERSON e CLOSS (2001), acreditam que embora tradicionalmente a armazenagem teve por objetivo a garantia de suprimentos, esta hoje oferece outros serviços de valor agregado que podem ser tidos como vantagens econômicas e de serviço.

BALLOU (2001) apresenta quatro razões básicas para o uso armazéns: a redução de custos de transporte e de produção, pela associação armazenagem/estoque; Coordenação entre a oferta e da demanda de produtos suprindo o mercado durante a entressafra ou sobre produtos que oscilem em seus valores; Auxílio ao processo produtivo, mantendo produtos em espera com fins finalização de processo ou postergação no pagamento de impostos; e, auxílio ao processo de marketing com a rápida disponibilidade do produto, aumentando as vendas.

O autor ainda acrescenta que as instalações são projetadas em torno das seguintes funções: Manutenção (Proteção e manutenção organizada dos estoques); Consolidação (espaço alocado a estocagem temporária); Fracionamento de volume (usado para transbordo de grandes volumes para quantidades menores; e, combinação (quando os produtos têm sua finalização de montagem no armazém, conforme especificações no pedido do cliente).

A flexibilidade dos armazéns e o uso de tecnologia de informação possibilitam aos operadores respostas rápidas as exigências dos clientes em termos de produtos e características de entrega.

2.2. TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

O uso da tecnologia de informação tem auxiliado amplamente a cadeia de abastecimento propiciando informações, em sua maioria, em tempo real podendo melhorar a produtividade e a competitividade das empresas. BOWERSON e CLOSS (2001) citam tecnologias que demonstraram amplas aplicações logísticas, tais como: Intercâmbio Eletrônico de Dados (EDI), computadores pessoais, inteligência artificial/sistemas especialistas, comunicações (radiofreqüência, comunicação via satélite e processamento de imagens), código de barras e leitura óptica.

Além desses, ainda podem ser mencionados outros tipos de tecnologias de fácil utilização e presente em praticamente todas as empresas tais como telefones, fax, Internet e correio eletrônico.

BERTAGLIA (2003) escreve que o avanço da tecnologia tem papel importante no suporte ao processo de transporte tais como: planejamento, operações, controle, segurança,

manutenção e serviços. O autor levanta as tecnologias mais relevantes usadas na administração de transportes, sendo eles: sistema de otimização de rotas, sistema de rastreamento de frotas e telemática.

Além dos ferramentais citados anteriormente, cabe salientar o Sistema de Gerenciamento de Armazéns ou WMS (Warehouse Management System) como é mais conhecido.

Para GOMES (2004) o *Warehouse Management System* é um sistema para otimização de todas as atividades operacionais (fluxo de materiais) e administrativas (fluxo de informações) contemplados na armazenagem, dentre as quais: recebimento, inspeção, estocagem, expedição, inventário, entre outros.

Ao longo do desenvolvimento da logística, a tecnologia da informação tem inovado constantemente, sendo grande aliada na tomada de decisões e agilizando o processo produtivo além de possibilitar aos profissionais ter a visão global da cadeia de abastecimento, uma vez que podem ter conhecimento de diferentes etapas do processo através de ferramentais informatizados.

2.3. TRANSPORTES

Os transportes são utilizados para movimentação de produtos e materiais ao longo dos canais de distribuição e, em geral, tem uma importância significativa na formação dos custos logísticos, podendo representar um fator de vantagem competitiva para o sistema.

Para BERTAGLIA (2003), esta movimentação deve atender aos anseios dos clientes proporcionando: a) velocidade, haja vista a redução dos estoques por parte das empresas sem, contudo, perder a qualidade do produto; b) confiabilidade no cumprimento das demandas existentes, atendendo prazos, quantidades e localização de entrega; e, c) flexibilidade, proporcionando adaptabilidade às exigências dos clientes, conforme suas necessidades.

O fluxo dos produtos pode ser realizado através de vários modais (meios de transporte), dependendo do tipo, prazo para entrega ou valor agregado. Os modais básicos são: ferroviário, dutoviário, aquaviário, aéreo e rodoviário. Sua importância segundo BALLOU (2001) pode ser medida pela distância, volume, receita e natureza da composição do tráfego.

2.3.1. MODAL FERROVIÁRIO

Apesar de já ocuparem lugar de destaque na história, as ferrovias não detêm tanto destaque por apresentarem pouca flexibilidade. Autores como ALVARENGA e NOVAES (1994), VIEIRA (2002) e BALLOU (2001), dentre outros, descrevem o setor ferroviário como um transportador de longo curso e movimentação lenta de mercadorias a granel (grãos, minérios, produtos químicos, etc), com características de grandes volumes e baixo valor agregado.

2.3.2. MODAL DUTOVIÁRIO

Nessa modalidade realiza-se o transporte de gases, líquidos, materiais secos a granel e minérios através de dutos. BOWERSOX e CLOSS (2001) observam que este tipo de transporte é singular, pois operam em tempo integral, salvo momentos de mudança de produto transportado ou manutenção enquanto, BERTAGLIA (2003) comenta que esta área tem evoluído no Brasil, sendo uma forma eficiente e segura de transporte.

2.3.3. MODAL AQUAVIÁRIO

Esse modal refere-se aos transportes efetuados sobre a água (fluvial, lacustre e marítimo). Destaca-se aqui o transporte marítimo de longo curso que liga o Brasil a outros países e o de cabotagem, responsável pela distribuição na costa brasileira (utilizado mais para transportes de granéis líquidos e sólidos).

2.3.4. MODAL AÉREO

A segurança e agilidade dessa modalidade é uma vantagem apresentada, apesar do seu alto custo e pouca capacidade de carga. Segundo NOVAES (2004), esse modal é mais utilizado para transporte de produtos com alto valor agregado, como equipamentos eletrônicos e máquinas de precisão, e cargas perecíveis para comercialização em pontos distantes.

2.3.5. MODAL RODOVIÁRIO

O modal rodoviário foi o mais expressivo em termos de expansão, grande parte dada à facilidade de acesso a praticamente todo os pontos do Brasil. Neste é possível o estabelecimento de rotas flexíveis, capacidade de movimentação de produtos de diversos portes, a curtas, longas e médias distâncias, por meio de coletas e entregas ponto a ponto.

Assim, de acordo com MENDES (2003), pode-se conceituar o Transporte Rodoviário de Cargas como o realizado em rodovias, utilizando-se de veículos como caminhões e carretas, e realizado dentro ou fora do país. Para o que NOVAES (1989) reforça quando coloca que o transporte tradicional de mercadorias desloca os produtos do ponto de produção para os centros de consumo.

No entanto, os conceitos logísticos vão além do transporte físico, abordando outros enfoques conforme apresenta NOVAES (1989) quando diz que o enfoque logístico implica em vencer condicionantes espaciais e temporais.

Num ambiente competitivo e globalizado como se apresenta no cenário atual, com a diminuição da verticalização, maior competição pelo mercado em virtude das oportunidades geradas, a necessidade de redução de custos, melhoria de nível de serviço e flexibilidade, as empresas lançam mão do uso de prestadores de serviços logísticos, podendo assim concentrar seus esforços nas atividades centrais de suas organizações.

Conforme considerações da ABML (2006), considera-se operador logístico aquele que presta serviços simultâneos nas áreas de controle de estoque, armazenagem e gestão de transportes.

NOVAES (1989) diz que o problema logístico abrange os diversos segmentos da do escoamento do produto, desde sua fabricação até o consumo final. Sendo esta uma distinção importante entre os problemas típicos de transportes e os problemas logísticos.

Para LUNA (2004), parte dos operadores logísticos "surgiram da redefinição ou diversificação de seus antigos negócios (as empresas transportadoras, por exemplo)", se originaram de vários setores como da distribuição de produtos, do setor de transportes e de armazenagem.

Observando-se isso, pode-se lembrar FLEURY et al (2000) quando descreve que a complexidade operacional e a sofisticação tecnológica, aliadas ao fato dos operadores logísticos prestarem serviço constante a diversos segmentos e portanto aprender com diversas experiências e, buscarem a excelência em suas atividades, pelo investimento em tecnologias e capacitações de suas equipes, estes podem operar com melhores custos e oferecer melhores serviços do que operações realizadas internamente nas empresas.

3. METODOLOGIA

Este estudo buscou obter dados junto às empresas que atuam no setor de transporte de cargas e operam com atividades logísticas, com nome consolidado no mercado com fins de obter informações acerca das percepções de seus dirigentes a respeito de logística.

No intuito de caracterizar o estudo realizado, esse se enquadra como uma pesquisa descritiva quanto aos objetivos, pois busca descrever as principais características de determinada população, neste caso, dirigentes das empresas transportadoras de cargas e operadores logísticos.

A pesquisa realizada fez uso de instrumentos de coleta de dados como o questionário e a pesquisa documental. Utilizou-se da aplicação de questionário, que é um instrumento constituído por perguntas realizadas aos respondentes, que foram neste caso os responsáveis pela operação de cada uma das empresas da região oeste catarinense que participaram da pesquisa.

Para a execução do presente estudo optou-se por utilizar a amostragem nãoprobabilística intencional, principalmente em virtude das dificuldades encontradas para a obtenção de dados relativos à amostragem. Partiu-se para a confecção de uma relação das empresas que realizam transporte de cargas e atividades logísticas, consolidadas no mercado.

Para compor essa base de informações, efetuou-se consulta a portais *on line*, como os das empresas BrasilTelecom (102 *on line*) e Listas Net e relações de empresas constantes do Sindicato dos Transportadores Rodoviários da região de Chapecó.

Através do levantamento obteve-se uma lista de 20 empresas às quais compuseram a amostra em questão, tendo-se um retorno efetivo de 16 respondentes.

O ponto de partida da parte prática dessa pesquisa deu-se quando dos contatos telefônicos com os responsáveis/dirigentes das empresas-alvo, onde foi informando sobre a importância da pesquisa a ser realizada e da participação destes. A seleção ocorreu a partir do pressuposto que essas empresas atuam no na região Oeste Catarinense, e trabalhem com atividades logísticas.

Feitos os contatos iniciais, foram encaminhados os questionários via correio eletrônico para preenchimento, e cobradas as devoluções nos prazos estabelecidos.

Tomou-se o cuidado de preservar a identidade das empresas pesquisadas, para tanto se optou por usar nomes fictícios, utilizando-se de letras de ordem crescente do alfabeto (de A até P), omitindo assim a identificação das participantes da pesquisa.

A abordagem do problema apresentou-se como uma pesquisa qualitativa. Após a aplicação dos questionários, estes foram tabulados. A interpretação deu-se mediante a descrição textual das respostas representadas de maneira individual e posteriormente, com base nas literaturas consultadas, buscando uma análise conjunta das informações obtidas, agrupadas em três níveis de compreensão (baixo, médio e alto). No presente artigo, optou-se por trabalhar com quadro e gráfico, que sintetizam as informações colhidas.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

A compreensão das atividades logísticas nem sempre estão claras àqueles que se propõem a atuarem nelas. Por vezes, percebe-se que os conceitos ainda ficam muito mais atrelados às atividades de transporte e distribuição, sendo que a palavra logística acaba utilizada por modismo.

A não compreensão ou não aplicação inicial do conceito, bem como a falta de profissionais que entendessem as atividades de forma integrada nas empresas, provocou a segmentação da movimentação de materiais e fluxo de informações ao longo da cadeia.

Com base na fundamentação teórica existente sobre o tema logística e por saber-se, empiricamente, das confusões a respeito dos conceitos existentes, questionou-se aos respondentes como estes podem definir logística. As respostas apresentadas foram descritas de forma subjetiva e de acordo com a compreensão de cada respondente com relação ao termo. As respostas constam do Quadro 1, descritas de forma fiel à recebida das empresas. Para fins de preservação e imparcialidade sobre as respostas utilizaram-se os nomes fictícios conforme proposto na metodologia inicial de tabulação dos questionários.

Para essa pergunta todas as empresas responderam, de maneira subjetiva e própria, o que entendem por logística, permitindo assim obter informações que possibilitam discorrer a respeito do entendimento dos dirigentes a cerca do que é de fato logística.

Comparando-se as literaturas pesquisadas e abordadas nesse artigo e as conceituações apresentadas pelos dirigentes pode-se observar que para alguns desses realmente o conceito está focado diretamente a distribuição física o que, de fato, é uma das atividades desenvolvidas pela logística.

Pode-se observar que o dirigente da Empresa J focou-se na prestação de serviços, esquecendo-se que há outras atividades que estão antes ou após a atividade descrita em si. Enquanto que o dirigente da Empresa I ateve-se aos valores da organização. Com base nisto confirma-se o que os autores KEEDI (2001) e GASNIER (2006) dizem que a palavra logística é aplicada erroneamente e muitos profissionais ainda confundem utilizando-a como sinônimo de transporte.

Num nível intermediário de compreensão podem-se citar os dirigentes das Empresas A, B, F, G, H, K e N, pois permeam em alguns campos de atividades da logística, principalmente a integração transporte/armazenagem. São passos iniciais no desenvolvimento e crescimento destas organizações com vistas à realização logística em si, através da integração da cadeia, ainda que incompleta, num primeiro instante, como lembra LUNA (2004) quando descreve sobre o surgimento dos operadores logísticos a partir da diversificação dos negócios.

Também pode-se observar que os dirigentes das empresas A, G, H e K tem percepções voltadas a vantagens competitivas e visão sistêmica do setor, lembrando o enfoque apresentado por BERTAGLIA (2003). Para os dirigentes das empresas B, F e N percebem a logística como a integração de atividades de armazenagem e transporte ou armazenagem e tecnologia de informação, podendo-se comparar ao que KOBAYASHI (2000) diz sobre tornar-se uma atividade de suporte aos setores da empresa.

Considerando-se como um nível próximo da compreensão conceitual da logística segundo os autores, os dirigentes das empresas C, D, E, L, M, O e P demonstraram conhecimento a respeito do tema.

Estes dirigentes conseguem conceituar logística utilizando-se de todo o processo, com visão sistêmica da atividade e entendendo que faz-se necessária a otimização e gerenciamento das diversas atividades, o planejamento, a implementação e o controle de todo o processo não apenas na sua organização mas em toda a cadeia de suprimentos.

Isso vem de encontro aos conceitos de logística apresentados pelos autores como NOVAES (1989) quando comenta que o envolvimento integrado dos segmentos relacionados com o processo desde a fabricação até o consumo final, permeam pelos diversos setores e,

mais fortemente ou BALLOU (2001), quando conceitua como um processo de planejamento, implementação e controle em toda a cadeia de suprimento, da matéria-prima ao consumidor final. Cabe ainda lembrar BERTAGLIA (2003) que acredita que ao profissional de logística cabe o entendimento macro da empresa, sua organização e seus processos.

Quadro 1 - Descrição das definições apresentadas pelos dirigentes das empresas de transporte de cargas e operadores logísticos do Oeste Catarinense, sobre o termo logística.

de cargas e operadores rogisticos do Oeste Catarmense, sobre o termo rogistica.	
Empresa	Conceito apresentado pelo dirigente (Como você pode definir logística)
Empresa A	Descobrir as vantagens competitivas com visão sistemática do setor.
Empresa B	A logística integra operações que incluem a armazenagem e transporte de
	produtos.
Empresa C	Logística no transporte é ter qualidade em tudo o que se movimenta. É
	entregar o produto no local certo, na quantidade certa, na hora certa, com a
	qualidade que o cliente deseja e com o menor custo possível. A logística hoje
	tem que se preocupar principalmente com qualidade, custos, prazos e
	informações confiáveis e ágeis aos seus clientes.
Empresa D	
	movimentação e armazenagem de produtos e seus fluxos, otimizando e
	gerenciando seus custos com qualidade e viabilizando todos esses processos
Б Б	em vantagens econômicas e competitivas.
Empresa E	É a parte do processo da cadeia de suprimentos que planeja e implementação e
	controle eficiente e efetivo fluxo de transporte e armazenagem de bens,
	serviços e informações relacionadas, desde o ponto de origem até o destino, com o propósito de atender ás necessidades dos clientes.
Empresa F	Armazenagem e distribuição de mercadorias para empresas e fábricas, com
Empresa	maior agilidade na entrega.
Empresa G	,
Zinpi tou C	do veículo que fez a entrega para nosso cliente objetivando reduzir ao máximo
	o custo e aumentar qualidade.
Empresa H	Devo definir como um mercado muito bom e competitivo. Logística hoje é
-	você ser ágil e competente para se manter no mercado.
Empresa I	Sucesso, trabalho, dedicação, honestidade, simples.
Empresa J	Prestação de serviço bem feita.
Empresa K	Logística é: produto certo, na hora certa, com preço certo. Certo? E como ter
	isto? Depende de toda estrutura e planejamento de uma empresa, de uma
	residência até o mais pequeno dos negócios. Logística basicamente é
	planejamento e organização. De nada adianta ter um bom produto com bom
	preço, mas não ter uma boa distribuição ou imagem, isto estragaria a imagem
Empress I	da empresa.
Empresa L	Gestão de suprimentos, armazenagem dos estoques, faturamento, controle de saída dos produtos acabados, transporte, rastreabilidade e entrega final.
Empresa M	Logística está relacionada a diversos fatores, como por exemplo: Recebimento
Empresa W	e distribuição de mercadorias, pontos estratégicos para recepção, distribuição e
	estocagem, aproveitamento de viagens ou fretes, controle de rotas, otimizar o
	uso da capacidade limite da frota, etc.
Empresa N	· · · · · ·
	um parceiro (cliente).
Empresa O	Logística é prover melhor nível de rentabilidade nos serviços de
	abastecimento, estocagem e distribuição, ou seja, a mesma trata do
	fornecimento e movimentação de produtos em processo ou acabados. Sempre

planejando, implementando e controlando a eficiência destes fluxos e do fluxo de informações do ponto de origem ao ponto de consumo, com o objetivo de atender as necessidades dos clientes internos e externos, diminuindo o espaço de tempo entre a fabricação do produto e a entrega ao consumidor final.

Empresa P É uma estratégia entre distribuidores e fornecedores que trabalham em conjunto para proporcionar maior valor ao consumidor. O foco está na eficiência da cadeia de suprimento como um todo, ao invés da eficiência individual das partes, reduz-se os custos totais do sistema, dos estoques, do transporte e bens físicos ao mesmo tempo em que o consumidor tem a possibilidade de escolher produtos mais frescos e de maior qualidade.

Com base nas informações obtidas, bem como da fundamentação teórica realizada anteriormente buscou-se agrupar graficamente a distribuição dos conceitos, conforme representados na Figura 1.

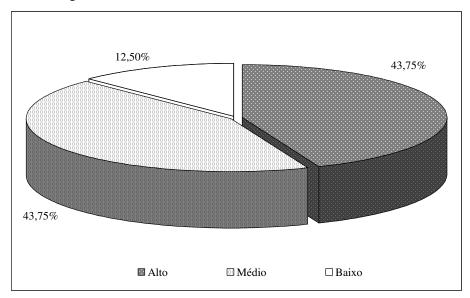


Figura 1. Grau de compreensão dos conceitos de logística pelos dirigentes das empresas transportadoras de cargas e operadores logísticos do Oeste Catarinense.

Para esse estudo, dividiram-se as respostas obtidas dos 16 responsáveis/dirigentes das empresas pesquisadas em três níveis: alto grau de compreensão (considerado para isto a visão de gerenciamento de todo o processo, observância da cadeia de suprimentos, integração de armazenagem, tecnologia da informação, transportes), médio grau de compreensão (visão sistêmica, integração de atividades e não apenas distribuição física), e baixo grau de compreensão (visão de logística como sinônimo de transportes, incapacidade de entendimento do termo) do conceito de logística pelos entrevistados.

Dessa maneira, compreendeu-se que 43,75% dos responsáveis/dirigentes possuem alto grau de compreensão do termo logística, realizando em suas unidades várias atividades dentro da cadeia de suprimentos, trabalhando em conjunto com parceiros e clientes, com eficiência e eficácia ao longo do processo bem como em grande parte das suas nuances.

Para o indicador de médio grau de compreensão, registraram-se igualmente 43,75% das empresas. Nestas observa-se um bom entendimento por parte dos responsáveis/dirigentes, no entanto, ainda confuso ou com maior foco em atividades de

transporte ou armazenagem. Com base no conceito elaborado por estes, acredita-se que dentro em breve tenham mais consolidado o significado de logística em todos os seus processos.

Dos restantes 12,5% responsáveis/dirigentes das empresas pesquisadas, observou-se que detêm baixo grau de compreensão do que é logística, entendendo o termo como sinônimo do conceito de transporte puro e simples.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base no estudo realizado, observou-se que poucos dirigentes têm baixa compreensão acerca de logística.

Os conceitos de logística, pelo registrado nos conceitos fornecidos pelos pesquisados, ainda sofrem forte influência dos conceitos acerca do aspecto distribuição física. Boa parte destes conceituam logística com foco voltado ao transporte, porém acredita-se que isto dá-se em função das características regionais de atividades agroindustriais e de movimentação de mercadorias, levadas aos grandes centros aliada ao fato da distribuição física demandar demasiado tempo e recurso, onerando as atividades produtivas e sendo sempre motivo de preocupação.

Porém numa mesma proporção, percebeu-se que para outros, o conceito de logística está claro, através do planejamento, otimização, aplicação de ferramentais, compartilhamento de informações com parceiros e visão sistêmica do processo. Demonstram assim que estão se realizam atividades de operadores logísticos.

Sabe-se também que a interação processo produtivo/equipe funcional, voltados à visão macro da cadeia de suprimentos, proporciona a flexibilidade e agilidade do processo como um todo e transforma-se em vantagem competitiva junto ao mercado atual, grande diferencial num mercado tão concorrido e similar.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MOVIMENTAÇÃO E LOGÍSTICA. Conceito do operador logístico. Fevereiro, 1999. Internet: http://www.abml.org.br/conceito.htm Acesso em 04/04/2006.

ALVARENGA, Antonio Carlos; NOVAES, Antonio Galvão. Logística aplicada: suprimento e distribuição física. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1994. 268 p.

BALLOU, Ronald H.. Gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial. 4. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001-2004. 532 p.

BERTAGLIA, Paulo Roberto. Logística e gerenciamento da cadeia de abastecimento. São Paulo: Saraiva, 2003. 509 p.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J.. Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento. São Paulo: Atlas, 2001. 594 p.

CHING, Hong Yuh. Estão de estoques na cadeia de logística integrada – supply chain. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2001. 194 p.

FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter; FIGUEIREDO, Kleber Fossati. Logística empresarial: a perspectiva brasileira. São Paulo: Atlas, 2000. 372 p.

GASNIER, Daniel G. Muitos profissionais ainda confundem o conceito de logística com o de transportes. Internet: http://www.abpl.com.br/artigos_logistica_transporte.html. Acesso em 04/04/2006.

GOMES, Carlos Francisco Simões. Gestão da cadeia de suprimentos integrada à tecnologia da informação. São Paulo: Pioneira, 2004. 360 p.

KEEDI, Samir. Logística de transporte internacional: veículo prático de competitividade. São Paulo: Aduaneiras, 2001. 134 p.

KOBAYASHI, Shun'ichi. Renovação da logística : como definir as estratégias de distribuição física global. 1.ed. São Paulo: Atlas, 2000. 249 p.

LUNA, Mônica Maria Mendes. Operadores logísticos. In: NOVAES, Antonio Galvão. Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação. 2. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Campus, 2004. p. 321-344.

MARTINS, Petrônio Garcia; ALT, Paulo Renato Campos. Administração de materiais e recursos patrimoniais. São Paulo: Saraiva, 2003. 353 p.

MENDES, Osmar. Estudo dos atributos e procedimentos operacionais básicos de um transportador rodoviário de cargas e de um operador logístico. 2003. 141p, il. Dissertação (Mestrado em Administração: Gestão Moderna de Negócios) - Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2003.

NOVAES, Antonio Galvão. Sistemas logísticos: transporte, armazenagem e distribuição física de produtos. São Paulo: Edgard Blücher, 1989. 372 p.

NOVAES, Antonio Galvão. Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação. 2. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Campus, 2004. 408 p.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. Transporte internacional de cargas. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002. 150 p.