

LOGÍSTICA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO: O DESAFIO DOS EMPRESÁRIOS FRENTE À DISTRIBUIÇÃO DE MERCADORIAS

Road Transport Logistics: The Challenge Of Entrepreneurs Front Of The Distribution Of
Goods

Eduardo Souza Santos

Graduando em Administração pela UniEVANGÉLICA - GO.

Victor Hugo Rodrigues de Sousa

Graduando em Administração pela UniEVANGÉLICA – GO.

Marcio Dourado Rocha

Orientador (a) do Trabalho de Conclusão de Curso Anápolis –GO.

¹ Eduardo Souza Santos - Bacharelado no curso de Administração da UniEVANGÉLICA – Brasil - Email: souza.eduardo79@gmail.com.

² Victor Hugo Rodrigues de Sousa - Bacharelado no curso de Administração da UniEVANGÉLICA – Brasil - Email: victorsousa.rx@gmail.com

³ Marcio Dourado Rocha – Professor do curso de Administração da UniEVANGÉLICA – Brasil - Email: marcioans@hotmail.com



RESUMO

O presente artigo busca compreender os aspectos essenciais da logística rodoviária, os desafios que rodeiam a prestação de serviço e posteriormente os impactos que estas ocorrências causam frente à distribuição das mercadorias aos clientes finais. Realizando uma pesquisa bibliográfica para entender de modo aprofundado o processo logístico no modal rodoviário, esta busca entender com base em aspectos do cotidiano os motivos que interferem diretamente na qualidade do serviço prestado, apurando os aspectos ambientais que tornam o processo de escoamento de mercadorias mais complicado de serem entregues ao cliente. Concomitantemente entender como a competitividade tem sido compreendida dentre as empresas de transporte rodoviário, e como elas buscam adaptar-se às novas condições.

Palavras-chave: Logística; Mercadoria; Rodoviário.

ABSTRACT

This article seeks to understand the essential aspects of road logistics, the wires that surround the provision of service and later the impacts that these occurrences cause on the distribution of goods to end customers. Conducting a bibliographic research to understand in depth the logistics process in the road modal, it seeks to understand, based on everyday aspects, the reasons that directly interfere in the quality of the service provided, determining the environmental aspects that make the process of goods flow more complicated. To be delivered to the customer. Concurrently understand how competitiveness has been understood among road transport companies, and how they seek to adapt to new conditions.

Key words: Logistics; Goods; Road.



1 INTRODUÇÃO

A logística é considerada uma área de fundamental importância dentro de grandes e pequenas organizações, pode-se destacar que esta possui um papel intrínseco no que se refere à precificação e qualidade de serviço. Unir a logística e o transporte gera um cenário altamente competitivo no mercado, principalmente no que tange o surgimento de novas demandas e a busca dos empreendedores em atendê-las, seja de forma rodoviária, ferroviária, aeroviária e afins. Contudo, o transporte rodoviário tem seu lugar de prestígio em vista dos demais, pois grande parcela dos países incluindo o Brasil possuem canais de escoamento mais amplos se comparados aos outros meios de transporte, levando em consideração a quantidade de rodovias existentes e quais cidades, estados e países estas abrangem.

O objetivo deste trabalho é apresentar de forma embasada os cenários em que o transporte rodoviário está sujeito, de forma que se venha a compreender os seus aspectos positivos e negativos, influenciando direta e indiretamente no escoamento de mercadorias e em como estas demandas chegam até o cliente.

A logística e seus processos, quando não gerenciados de forma correta e eficiente podem gerar altos custos na precificação de produtos, ainda que o transporte rodoviário seja o que atualmente possui um custo fixo baixo devido ao meio utilizado que são as rodovias, e estas já terem sido criadas pelos governos do país.

O presente trabalho buscou explicar os impactos que a competitividade tem trazido aos empresários do ramo e como eles tem lidado com o mercado cada vez mais voraz quando se pensa em logística de transporte rodoviário de cargas.

Hodiernamente já é de conhecimento de grande parte das empresas que a logística se tornou indispensável e que anda lado a lado com muitos parâmetros de excelência. Se pararmos para analisar no espaço tempo, os processos logísticos já marcam existência na humanidade desde as grandes guerras como por exemplo a de Alexandre O Grande, em que suas tropas eram estrategicamente organizadas e nada referente à suprimentos lhes faltava, uma vez que os fluxos eram bem planejados quem comandava visava quais eram as necessidades e recursos indispensáveis. Com a crescente competição nos diferentes mercados a eficiência nos processos logísticos pode representar o diferencial fundamental para a sobrevivência de uma empresa frente aos seus pares.



Finalmente, o trabalho pretende apontar o quão relevante é o processo de logística de transporte rodoviário e os impactos sofridos pelo meio poderá trazer benefício aos empresários que passam por situações estressantes do ramo e não conseguem ter o tato de chegar ao ponto chave da questão.

O ponto ao qual se refere é no sentido de expor em qual dos processos se encontra o gap, seja na base onde é criada tal demanda ou até mesmo no desenvolvimento do caminhão trator que não é o apropriado para carregar tal peso e gera atraso na entrega.

De forma ampla, buscou-se discutir sobre quais são os desafios que cercam o transporte rodoviário e como estes podem afetar o ramo que é tão requisitado, é essencial para a manutenção e atualização da área em questão.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 TRAJETÓRIA DA LOGÍSTICA

Conforme abordado anteriormente, pode-se notar que a Logística ao longo dos anos tanto ganhou espaço, quanto ganhou importância dentro de cada organização existente, e isso se deve aos conceitos que rodeiam esta área e que tratam diretamente de processos que são relevantes para as Empresas.

Conceitualmente, de acordo com CASTIGLIONI, 2017 a definição do CLM – Council of Logistic Management (Conselho de Gestão Logística) dizia que a Logística é o processo da cadeia de abastecimento que planeja, implementa e controla o fluxo de bens e serviços e as informações relacionadas, do ponto de origem ao ponto de consumo, de maneira eficiente, buscando satisfazer às necessidades do cliente. Em vista disso, a Trajetória da Logística então nasce nas grandes guerras, mais especificamente das necessidades dos militares combatentes. Por precisarem percorrer longas jornadas até os pontos de embate, os militaristas tinham a necessidade de partirem com bastante munição e mantimentos para que pudessem chegar no destino final com bagagem suficiente para suprir o que as guerras demandavam.

Com isso, fez-se necessário ser traçado toda uma estratégia para que nada faltasse aos combatentes. Grandes grupos tinham o dever de carregar o peso dos seus armamentos, gerir os deslocamentos dos veículos para que estes conseguissem passar por trajetos



viáveis, controlar e gerir os mantimentos e estocá-los para que os militares estivessem abastecidos de todo o material necessário no combate com os grupos inimigos. Nada poderia sair do planejado pois devido os combates acontecerem na maioria das vezes longe das cidades os recursos eram escassos, e as tropas tinham que conseguir concluir o trajeto com todos os itens, uma vez que mesmo passando pelas cidades não haviam pessoas e por sua vez nada que pudessem tomar como item para a batalha.

Conforme PAOLESCI, 2017, após o período das grandes guerras, uma parcela do mundo ficou devastado e com a necessidade de buscar formas de se reerguer novamente. Daí então a Logística passa para outra etapa de sua jornada, saindo do âmbito militarista para o cenário em que as grandes potências precisavam mudar suas estratégias e começarem a aplicar novas medidas em suas fabricas para produzir mais e consequentemente vender mais, visando o crescimento da economia. Essa movimentação foi considerada uma mudança drástica no que se refere aos conceitos logísticos e suas aplicabilidades, pois o cenário anterior era de produção trimestral e com a mudança das demandas advindas do povo, as indústrias tiveram que se remodelar para atender o desejo do mercado.

Devido as mudanças ocorridas no mercado e como as Empresas tiveram que se adaptar às novas demandas, por muitos anos as visões se voltaram à estratégia de produzir para vender. Porém, depois de determinado tempo outro fator também surgiu como importante para ser acrescentado no processo de elevação da economia, o da distribuição. Como parte de sua trajetória de mudanças, a Logística precisou caminhar para mais essa etapa sendo crucial para o seu desenvolvimento e amadurecimento no mundo, tendo como impulsionador a necessidade das Empresas em rever seus planejamentos e procurarem se adaptar à ideia de que é essencial fabricar e vender, mas também é fundamental estruturar melhor os processos de distribuição destes insumos para seus clientes finais.

CASTIGLIONI (2017), discorre que por meio das constantes mudanças que a Logística tem sofrido ao longo dos anos, chega-se então ao ponto em que nasce a Logística Empresarial. A Logística Empresarial é o momento em que as Empresas começam a analisar as opções disponíveis para o escoamento de suas mercadorias e como são constituídos seus valores se comparados à quantidade de mercadorias que estes são capazes de transportar. A mentalidade dos Empresários segue no processo de amadurecimento e o



conceito de Logística sofre outra vez mais uma atualização em suas vertentes, trazendo a importância que cada modal de transporte influencia diretamente em como e quando os produtos produzidos serão entregues ao mercado consumidor.

E por fim, PAOLESCHI, 2017 expressa que a Logística chega no auge do conceito popular após ter perpassado por diversas atualizações ao longo de seu amadurecimento. O entendimento das Empresas sobre a necessidade de se ter uma estratégia que seja bem executada desde o momento de compra de determinado insumo ou matéria prima até a distribuição do produto ao consumidor no final, torna a Organização mais otimizada no que refere-se aos seus processos internos como também eleva sua competitividade no mercado, uma vez que ao focar somente na propagação do produto e esquecer importância que há na entrega do mesmo causa uma incredibilidade dos clientes em potencial com a Empresa.

2.1.1 MODAIS DE TRANSPORTE E A COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS

Segundo DEIMLING, 2016, o transporte normalmente representa o elemento mais importante em termos de custos logísticos para inúmeras empresas. Pode-se notar que o transporte é a peça fundamental do quebra cabeça chamado Logística, peça que se não encaixada da melhor maneira incide diretamente em toda a cadeia, e de forma negativa. O exemplo de um cenário em que o transporte influenciaria de forma danosa à cadeia logística, seria no momento em que há demanda a ser movimentada até o cliente e essa mercadoria fosse transportada em um modal que não fosse apropriado à carga, ou que este modal levasse mais tempo para conclusão da entrega do que o informado ao cliente.

PAULEK, 2016, explana que no Brasil, destacam-se cinco modais de transporte que são os principais utilizados dentre as opções disponíveis; são eles: ferroviário, rodoviário, hidroviário, duto viário e aeroviário. Cada meio citado anteriormente possui suas características próprias e correspondem a determinados tipos de cargas, concedendo dessa forma ao operador logístico a oportunidade e responsabilidade com base em pesquisas e análises, optar por qual modal de transporte irá correlacionar à carga, tomando por base o volume a ser transportado, o tempo estipulado ao cliente para realizar a entrega, e a qualidade que a carga terá ao final do trajeto, no que se refere ao meio utilizado.



FILHO, 2014 observa que a todo momento o operador logístico irá passar por situações adversas no que tange a escolha de qual meio de transporte utilizar para realizar a entrega da mercadoria, e partindo do modal Ferroviário pode-se ressaltar que este destaca-se por possuir a capacidade de locomover grande volume de mercadoria de um ponto até outro, desde que o trajeto até o destinatário possua linhas férreas para a movimentação dos trens, sendo um ponto negativo a ressaltar. Dentre os pontos positivos e negativos, destaca-se a falta de investimento em ferrovias no Brasil, o que ocasiona a busca por outros meios de transporte que devido à lei da oferta e demanda, acabam encarecendo os custos logísticos que envolvem esse modal. Contudo, a segurança e competitividade que o modal ferroviário proporciona é notório se comparado ao restante, pois o tempo de viagem acaba sendo menor e os tipos de segurança que fazem parte do meio férreo são de alta confiança.

Quando se trata do transporte Rodoviário, este tem sido o mais utilizado dentre as empresas, por diversos fatores que compõe tanto a oferta, a disponibilidade, as variedades, os custos fixos, os meios de movimentação e a facilidade de entrega e coleta. MARTINS, 2014 discorre que partindo da oferta, a quantidade de empresas de transporte rodoviário cresceu exponencialmente nos últimos 20 anos, parte desse crescimento se deve ao fato de que o investimento na infraestrutura dos demais modais não foram tomados como algo importante pelos governadores. A área de movimentação deste transporte é abundante em todo território, e pode ser visto quando se aponta como construídos em todo o país cerca de 1.720.700 km de rodovias e estradas, movimentando aproximadamente 61% das cargas do Brasil.

O Transporte Hidroviário, ou comumente chamado Transporte Marítimo é outro meio no qual possui a capacidade de transportar grandes quantidades e volumes de mercadorias dentro e fora do país, através da carga e descarga por meio dos portos existentes. Outro fator interessante sobre esse modal é que assim como o rodoviário ele também dispõe de vários tipos de *carrocerias* que possibilitam o transporte de mercadorias secas, resfriadas, a granel, líquidas, e etc. O modal hidroviário não pode ser considerado competitivo se relacionado a mercadorias de alto valor agregado, e isso se deve ao fator do tempo que este leva para se deslocar, mesmo que com grande quantidade de carregamento em seu trajeto.



Movimentar substâncias que diferem do habitual, sendo elas partindo de minerais sólidos até fluidos derivados da extração de petróleo é destinado ao papel desempenhado pelo modal de transporte Duto viário, cujo tem a finalidade de transporte destas substâncias em distâncias não muito longas como por exemplo de local que isso existiria, um centro de extração de líquidos subterrâneos. Contudo, além de sua finalidade, este meio pode transportar por longas distâncias também apesar de que no Brasil não há muita utilização desse modal, ainda que uma das *linhas* criadas é considerada a maior da América Latina (Gasoduto Brasil – Bolívia, 3.150 km).

Com relação a competitividade no cenário em que se leva em consideração velocidade, agilidade e desempenho chega-se então no modal de transporte aeroviário. FILHO, 2014 retrata que no modal aéreo destacam-se diversos pontos positivos no que tange a rapidez e a capacidade de ser um meio competitivo que agrega valor ao produto, uma vez que o nível de serviço prestado é altamente elevado e a segurança que as Empresas dispõem aos seus clientes é com bastante propriedade. Sua infraestrutura para recebimento e descarga de mercadorias é muito bem articulada, mas para que isso tudo seja processado da forma como o demandante espera, o custo deste modal é elevado, e a capacidade de transporte de mercadorias apesar de rápido não suporta grandes volumes ou quantidades em sua movimentação.

2.1.1.1 O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Conforme PAULEK, 2016 dentre fatores positivos e negativos que rodeiam o modal rodoviário de transporte, não se pode negar o fato de que este construiu ao longo dos anos um papel importante na economia Brasileira, contando com cerca de 61% de domínio sobre os demais. Contudo, visto que o índice de porcentagem é alto para esse modal, ele ainda possui grandes pontos de melhoria tanto no que tange fatores diretos quanto intrínsecos, como por exemplo as próprias rodovias por onde são escoadas as mercadorias.

Reiterando o assunto que aponta o transporte como um dos principais influenciadores no preço de venda de mercadorias, pode-se analisar que esse incite se dá primeiramente devido ao restante dos modais não possuírem o desenvolvimento necessário para que sejam utilizados como segunda ou até mesmo primeira opção depois do



rodoviário, acarretando na concentração de demandas sendo maioria via transporte rodoviário. DEIMLING, 2016 aponta em segundo lugar condições do meio, ou seja, a única exigência do transporte rodoviário são as rodovias, e elas por sua vez influenciam diretamente no custo do transporte uma vez que se em bom estado de conservação o custo será X, e se em mau estado de conservação o custo será X vezes dois.

SANTOS, 2016 contudo defende que os projetos realizados em prol da pavimentação de rodovias federais no período de 2005 a 2015 aumentou em mais de 14%, levando a quilometragem de rodovias federais pavimentadas no Brasil de 58.165 km para 66.712 km. Em contrapartida, a quantidade de frota de veículos alavancou seu crescimento de 40.567.656 para 88.731.536, ou seja, mais que o dobro. Nota-se que o número de veículos que estão em circulação é superior ao de investimento feito nas vias em que estes automotores passarão, ocasionando no desgaste excessivo das rodovias e depreciação mais acelerada dos veículos que terão de trafegar por essas vias, assim como manutenção e afins.

2.1.1.1.1 A COMPETITIVIDADE DO MEIO

Oliveira et al. (2015, p. 52) argumentam que em “razão dos efeitos da globalização, tais como o aumento da concorrência, mudança de hábitos de consumo, inovações tecnológicas mais rápidas e alterações de valores, tornou-se indispensável que as empresas sejam competitivas para que possam sobreviver e, principalmente, crescerem, considerando que a condição das empresas possuem apenas as inovações tecnológicas não é mais suficiente. Em vista disso, nota-se que o desenvolvimento da sociedade tem ocasionado a aceleração e massificação da concorrência, uma vez que o número de empresas de transporte de carga também tem crescido bastante se comparado com o século anterior, e buscar por meios que as tornem competitivas perante ao mercado tem sido a saída mais buscada dentro do ramo, levando em consideração que não só mudanças básicas tem ajudado muito atualmente.

Segundo Christopher (2011), que o gerenciamento logístico tem a capacidade de proporcionar uma fonte de vantagem competitiva para a conquista de uma posição de superioridade duradoura sobre os concorrentes, em termos de preferência do cliente. A Logística de modo geral é de suma importância dentro das organizações, e pode-se



observar esse fato através da aplicação e vivência dos seus conceitos e processamentos que corroboram significativamente em todos os elos da cadeia, seja ela na ação de levantamento de uma demanda ou até mesmo nos planos que serão traçados para que seja efetuada a entrega utilizando os menores gastos possíveis, ou seja, trabalhar com uma logística bem estruturada e colaborativa são uns dos pilares para manter uma competitividade estratégica bem firme.

Conforme FELTRIN, 2021 com a necessidade de serem competitivas no mercado as Empresas estudam meios e formas de se chegar até um denominador comum, ou seja, caminhos que as elevem de nível com relação às demais. Partindo destes ideais, encontra-se como exemplo a PepsiCo que efetuou a compra de 18 caminhões tratores que são da linha de consumo GNV (Gás Natural Veicular), com a meta de emitir menos 15% de Co2 ao meio ambiente. O investimento nesta frota lhes resultará em menos poluição do grupo ao mundo, assim como fornece vantagem frente às outras Empresas no que tange redução de gases poluentes, agregando ainda mais valor à marca, e também diminuiu o custo com abastecimentos em 17% se comparados aos caminhões que são abastecidos com diesel.

Concomitantemente, outra empresa que tem buscado firmemente atualizar sua frota com veículos movidos a gás é a grandiosa Nestlé. Com a estratégia de zerar até 2050 a emissão de gases do efeito estufa, a empresa realizou a aquisição de 100 modelos de veículos movidos a Gás Natural Veicular, visando menos emissão de Co2 ao meio ambiente, já colhendo os frutos dos veículos elétricos e a gás com a redução de aproximadamente 1.000 kg de Co2 no meio. A empresa possui uma frota mista com veículos movidos tanto a diesel, quando elétricos e a gás, mas não revelou a quantidade exata às pesquisas, contudo, essa ação da empresa é igualmente ao caso citado anteriormente, ou seja, à torna mais competitiva dentre o mercado consumidor. (Mundo Logística, 2020).

3 METODOLOGIA

Este trabalho teve como intermédio para se chegar aos resultados a serem apresentados uma pesquisa de cunho qualitativa, pois segundo (BARTUNEK; SEO, 2002) este método será útil e necessário para identificar e explorar os significados dos fenômenos a serem estudados e as interações que estes estabelecerão, possibilitando estimular o



desenvolvimento de novas compreensões sobre a variedade e a profundidade dos fenômenos sociais.

A pesquisa qualitativa busca aprofundar-se no tema e entender não somente através de um único caminho as variações de resultados que poderão se obter por meio da pesquisa, seja por comportamentos, sentimentos, motivos emoções, uma vez que o tema da pesquisa envolva tópicos abstratos, de forte impacto emocional e etc. (HEYINK; TYMSTRA, 1993)

Quanto aos fins, o trabalho utilizou como base a pesquisa bibliográfica, que é um método de pesquisa subsidiado por informações já escritas em artigos, jornais, revistas e afins, ou seja, serão usados conhecimentos prévios sobre determinado assunto para que a partir de então se possa discutir e obter resultados para o tema proposto inicialmente. (SANTOS; FILHO, 2011)

É imprescindível que para se iniciar qualquer tipo de pesquisa, faz-se necessário uma pesquisa bibliográfica, pois ela implicará no levantamento de ideais e pensamentos já anteriormente comprovados sobre determinadas questões e auxiliarão nas próximas pesquisas que forem realizadas tendo por base pensamentos e opiniões que estão catalogadas em artigos científicos e trabalhos renomados. (SANTOS; FILHO, 2011)

As ferramentas de pesquisa que foram utilizadas no escopo do projeto partiram de entrevistas estruturadas junto a gestores de três empresas de transporte rodoviário de cargas, uma situada no Norte do país e duas no Centro-Oeste. As entrevistas utilizaram de questionário disponíveis no Anexo A.

Desta maneira, pretende-se obter um extrato de informações das dificuldades enfrentadas pelos empresários do ramo de transporte de cargas rodoviárias, confrontando tais dificuldades com o arcabouço literário utilizado e finalmente se fazendo as considerações sobre tal confrontação.

4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Conforme definido na metodologia, foram escolhidas três empresas do ramo de logística, sendo duas instaladas em Anápolis-GO e uma instalada na cidade de Castanhal-PA. Para atender os objetivos da presente pesquisa foi elaborado um questionário disponível no anexo A, para o qual essas empresas foram consultadas.



A primeira empresa denominada como “X” é da cidade de Castanhal-PA, e trata-se de uma transportadora de pequeno porte especializada no transporte de insumos agrícolas, estando no mercado há cerca de 7 anos. Seu gestor de transportes é sócio proprietário da empresa e este não possui formação na área.

A segunda empresa denominada “Y” está localizada na cidade de Anápolis-GO, é uma empresa de médio porte, sua especialidade é o transporte de alimentos resfriados, e encontra-se no mercado há 10 anos. Seu gestor de transportes possui 18 anos de experiência na área, é sócio proprietário e obtém certificação em documentos fiscais para transportadoras e legislação do ICMS.

A terceira empresa denominada “Z” reside também na cidade de Anápolis-GO, é considerada de grande porte, atua no transporte de alimentos resfriados e não resfriados, e está no mercado há 12 anos. Seu gestor de transportes é gerente de logística, possui 26 anos de experiência na área, e formação técnica em Logística.

Ao questionar os entrevistados sobre como é determinado o valor do frete, o entrevistado da empresa “X” respondeu que utiliza das métricas distância e peso. o entrevistado da empresa “y” explicou que a determinação do seu frete se dá por meio de um acordo que envolve o fornecedor e o cliente final da mercadoria a ser transportada. concomitantemente, o entrevistado da empresa “z” respondeu que seu frete é determinado calculando um percentual sobre o valor total da nota fiscal.

Nessa perspectiva, foi perguntado aos entrevistados através de uma situação hipotética onde se o modal ferroviário fosse funcional como deveria, e isso impactasse nas viagens de longa distância atualmente realizadas pelos caminhões, resultando com que estas por sua vez não fossem mais necessárias, seria um fator positivo ou negativo para o setor rodoviário. O entrevistado da empresa “X” respondeu que essa situação seria um fator negativo, pois acredita que a oferta de fretes para o transporte rodoviário diminuiria bastante.

O entrevistado da empresa “Y” respondeu que a questão supracitada seria um fator positivo, e discorre que isso impactaria na redução de custos tanto para as transportadoras quanto para os fornecedores, visto que a demanda pelo modal não diminuiria, e sim melhoraria com relação às longas distâncias que são percorridas e os gastos que incidem sobre essa realidade. Por sua vez, o entrevistado da empresa “Z” enxerga a situação como



fator positivo para toda a cadeia, pois também acredita que os custos operacionais diminuiriam para as transportadoras, mas sem perder a demandas de fretes, pois haveria uma igualdade de demandas para ambas as partes.

Bem como, foi inquirido junto aos entrevistados se as rodovias brasileiras, de certa maneira, influenciam sobre o valor final do frete, e se esse fator é um ponto decisivo na tomada de decisão. Em devolutiva, o entrevistado da empresa “X” retornou que sim, influenciam bastante tanto sobre o valor do frete quanto na tomada de decisão, e acrescenta que essa situação influencia negativamente para o escoamento de mercadorias, apontando questões que surgem devido a isso como por exemplo, avaria; demora na entrega; manutenção excessiva dos veículos e infelizmente grande número de acidentes.

Do mesmo modo, foi questionado ao entrevistado da empresa “Y” e o mesmo respondeu que sim, apontando maior dificuldade no trajeto para se chegar em cidades interioranas, e estados cujos possuem rodovias de grande precariedade, resultando na dificuldade das transportadoras em realizar a entrega final ao cliente. Sob o mesmo ponto de vista, o entrevistado da empresa “Z” respondeu que sim, as rodovias influenciam sobre as duas questões e afirma que esse fator possui um peso significativo na tomada de decisão da transportadora sobre atender a demandas para determinados locais que o trajeto tem difícil acessibilidade.

Nesse sentido, questionou-se aos entrevistados sobre quais os principais desafios para as transportadoras operarem em território nacional. Por sua vez, o entrevistado da empresa “X” apontou dois grandes problemas enfrentados pela sua transportadora, sendo a primeira, rodovias em péssimo estado de conservação e em segundo lugar alta de preço dos combustíveis. O segundo entrevistado da empresa “Y” discorreu sobre problemas burocráticos, no que se refere à tributação inserida no manifesto entregue ao motorista e o estado na qual determinada mercadoria está sendo destinada, pois segundo o entrevistado, a maior dificuldade enfrentada pela transportadora é ter conhecimento sobre a legislação aceita em cada estado. O terceiro entrevistado representando a empresa “Z” responde que um grande desafio enfrentado pela transportadora se refere à mão de obra, pois conforme relatado por ele, a demanda de fretes é alta e algumas vezes não se tem motorista, resultando em veículos parados.



Ao serem perguntados sobre o aumento crescente dos combustíveis, e qual seria a melhor saída para diminuir o impacto sobre as transportadoras na queda do volume de fretes, o entrevistado da empresa “X” relatou que uma saída seria negociar preços diretamente com os postos de combustíveis, e a segunda saída seria exigir economia no consumo de diesel por parte dos motoristas, prática denominada como “média”. Em seguida, o entrevistado da empresa “Y” explanou que a saída seria um reajuste do valor do frete, para que esse aumento consiga suprir o valor gasto com as crescentes despesas da transportadora com combustíveis. Contudo, o entrevistado da empresa “Z” retrata que a transportadora buscou como saída deixar de atender determinadas regiões, que de certa forma são de longa distância e de difícil acesso, e buscar fretes que terão maior porcentagem de lucro no final da entrega.

Não obstante, foi questionado aos entrevistados qual seria a percepção deles quanto ao crescimento do transporte para os próximos anos. O entrevistado da empresa “X” expôs sua ideia relatando desacreditar que o transporte rodoviário venha a crescer no Brasil para os próximos anos, pautando sua fala nas altas exponenciais de preço do combustível. O entrevistado da empresa “Y” acredita que a previsão de crescimento para o setor de transporte rodoviário seja de no mínimo 20% ao ano, contudo, também tem receio pela alta de preço do diesel não colaborar para o crescimento do ramo no futuro. Igualmente o primeiro entrevistado, o representante da empresa “Z” não acredita que o transporte rodoviário tenha muito crescimento nas próximas décadas, pois teme pelo aumento dos combustíveis, cujo é de suma importância para todo o setor.

Assim, ao questionar os entrevistados sobre qual seria atualmente a melhor forma do governo apoiar para auxiliar e facilitar a mobilidade rodoviária no Brasil, o entrevistado da empresa “X” respondeu que o órgão poderia investir na melhoria das rodovias brasileiras, para que dessa maneira minimize as despesas com manutenção, e em segundo lugar rever a legislação que discorre sobre horário limite para que veículos de grande porte possam circular, tal qual os outros de tamanho aceito pela lei. O entrevistado da empresa “Y” relata que o governo busque medidas para que o combustível diminua o valor cobrado, realize investimentos em pontos de apoio nas estradas e faça melhoria nas vias rodoviárias. Por fim, a empresa “Z” responde que a melhoria nas malhas viárias seria um fator que viria a ajudar nesse processo, outro facilitador que poderia ser realizado pelo órgão governamental



seria com relação a baixa de valor dos combustíveis, e concomitantemente revisão de algumas legislações.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho trouxe reflexões sobre a importância do setor de transporte na economia, bem como buscou, na literatura, subsídios para que fosse possível identificar através da pesquisa bibliográfica os desafios que rodeiam o este modal, sejam eles ambientais, financeiros, burocráticos ou até mesmo humanos, de maneira que tais tópicos acerca do transporte rodoviário pudessem ser explanados de maneira embasada e objetiva.

Discutiu-se fatores que englobam o modal de transporte de mercadorias, perpassando sobre a trajetória da logística desde seu princípio, cuja teve sua origem em meio ao militarismo do século 19 criando diversos segmentos, dentre eles o setor de transporte de cargas, que pode ser dividido em modal rodoviário, ferroviário, hidroviário, dutoviário e aeroviário. Nessa perspectiva, pode-se notar que cada tipo de transporte torna favorável o escoamento de diferentes mercadorias, tendo em vista que a composição do custo dos produtos possui grande influência do transporte que será escolhido.

O levantamento de campo nas três empresas pesquisadas possibilitou verificar que o maior vilão das transportadoras atualmente tem sido a alta crescente no preço dos combustíveis, e que esse fator induz grande parcela das empresas a buscarem estratégias para contornar essa dura realidade. Ademais, questões burocráticas e legislativas também colaboram em relação as dificuldades enfrentadas no escoamento de mercadorias, visto que estas não são padronizadas para todos os estados brasileiros. Outra questão enfrentada pelos empresários são as rodovias nas quais as mercadorias são transportadas, pois muitos trechos estão em situações precárias tornando difícil o acesso dos veículos e corroborando em uma exclusão das cidades que precisam receber mercadorias.

Verificou-se também que os empresários entrevistados não apostam muito alto no que se refere ao crescimento para o setor nos próximos anos, uma vez que o cenário atual é um momento delicado que a economia tem vivido, e em suas perspectivas caso tendencie a continuar nesse mesmo nível para os próximos meses, o transporte rodoviário de cargas igualmente tendencia a diminuir sua participação no mercado brasileiro.



Como sugestão para o setor, a partir do que foi verificado na pesquisa de campo associado à literatura técnica do assunto, é imperioso que deve haver uma maior preocupação por parte dos empresários do setor de transporte rodoviário com o futuro do modal, atentando-se para a inserção das novas tecnologias nas empresas com a expectativa de colaborar para o controle de custos; que comece a existir uma maior reflexão do mercado sobre o papel do transporte nas tratativas de comercialização; que os governantes se atentem para a situação de abandono que se encontram as rodovias, e que também a questão da crescente alta nos valores de combustível seja ajustada de forma positiva para o país.

A modernização do transporte, com a inserção cada vez maior dos modais ferroviário e hidroviário na matriz nacional deve acelerar ainda mais o processo de degradação do transporte rodoviário, o que demandará das empresas que pretendem sobreviver nesse mercado uma atualização cada vez maior nos pontos aqui assinalados, fazendo com que o estudo da logística enquanto disciplina acadêmica e área de estudo seja cada vez mais protagonista.



6 REFERÊNCIAS

BARTUNEK, J. M. & SEO, M. **Qualitative research can add new meanings to quantitative research.** Journal of Organizational Behavior, v. 23, n.2, mar, 2002.

BUTTA, Felipe. **Modal Dutoviário.** Sac Logística, 2021. Disponível em: <https://saclogistica.com.br/modal-dutoviario/>. Acesso em: 20/04/2021.

CASTIGLIONI, José; PAOLESCI, Bruno. **Introdução à Logística.** 1. Ed. São Paulo: Erika, 2017.

CHRISTOPHER, M. **Logistics, the strategic issues.** 1st ed. London: Chapman & Hall, 2011.

DEIMLING, Moacir Francisco; PARIZOTTO, Daniel; PAULEK, Emanuele Casagrande; SANTOS, Tamara Aparecida. **Análise da Influência da Logística de Transportes Rodoviários no Custo Brasil.** Revista de Administração do Unifatea – RAF. v. 13, n. 13, p.6 – 188, jul/dez 2016.

FELTRIN, Aline. **Nestlé Terá 100 Modelos De Caminhão a Gás e Elétrico Na Frota.** Estradão, 2021. Disponível em: <https://estradao.estadao.com.br/caminhoes/nestle-tera-100-modelos-de-caminhao-a-gas-e-eletrico-na-fr/>. Acesso em: 01/06/2021.

FILHO, Jose Vicente Caixeta; MARTINS, Ricardo Silveira. **Gestão Logística do Transporte de Cargas.** 1. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

HEYINK, J.W. & TYMSTRA, T. J. **The function of qualitative research.** Social Indicators Research, v. 29, 291-305, 1993.

OLIVEIRA, H. C. AOUAR, W. A.; BARRETO, L. K. S.; SANTOS, O. S. D. **Da Teoria Clássica à Contingencial: Contribuições à Competitividade das Organizações.** RAUnP PepsiCo Adquire 18 Caminhões a Gás da Scania Que Emitem 15% Menos Co2. Mundo Logística, 2020. Disponível em: <https://revistamundologistica.com.br/noticias/pepsico-adquire-18-caminhoes-a-gas-da-scania-que-emitem-15-menos-co2>. Acesso em: 01/06/2021.

SANTOS, Joao Almeida; FILHO, Domingos Parra. **Metodologia Científica.** 2. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2011.