

O PAPEL DA LOGÍSTICA NA OPERAÇÃO DE REDES DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS DE CARGAS

Tadeu Berka Padilha¹, Célio Daroncho²
^{1,2} Faculdade de Tecnologia da Zona Leste
tadeu.berka@terra.com.br, céliodaroncho@gmail.com

1. Introdução

O transporte rodoviário se desenvolveu de forma notável a partir da década de 50 no Brasil, trouxe consigo a facilidade de entregas fracionadas, dificilmente alcançadas por sistemas ferroviários e marítimos, no entanto seu desenvolvimento tecnológico limitou-se a poucas empresas que apostaram na ampliação do mercado e no crescimento de sua estrutura operacional.

Em um ambiente competitivo e de custos de fretes muito baixos, como é o caso do transporte rodoviário de mercadorias, surge a necessidade de aplicação de novas tecnologias e desenvolvimento de operações mais eficientes para que as empresas se tornem mais competitivas, mantendo sua posição neste mercado e até ampliando a sua atuação.

As redes de terminais de cargas rodoviárias e a aplicação de técnicas logísticas tornam-se um diferencial inquestionável neste sentido, principalmente no mercado de cargas fracionadas que dependem de um alto índice de consolidação das cargas para que se torne viável.

O artigo em questão visa abordar as práticas logísticas mais utilizadas na operacionalização dos terminais de cargas, dando margens à abordagens futuras que venham a tornar as operações e tecnologias utilizadas neste setor mais visível e passíveis de aplicação.

2. Os Terminais

Os terminais são lugares onde as transportadoras carregam e descarregam os produtos e fazem conexões entre o serviço de retirada e entrega local^[1]. Podem ser classificados em: terminais locais, utilizados para as coletas da mercadoria; terminais regionais para a distribuição da mercadoria para seus destinatários; e terminais de trânsito que servem para reorganizar a carga por corredores de transporte redirecionando a carga de terminais locais para os terminais regionais, servindo como concentradores de cargas.^[2]

O modo de administração do fluxo de mercadorias é feito com base no formato hub-and-spoke^[3], onde os terminais de trânsito são utilizados como hubs que centralizam as cargas derivadas da coleta de mercadorias feita por terminais locais satélites (spokes) que direcionam a sua carga para estas instalações para que sejam enviadas para outros hubs em regiões distantes de entrega que fazem a sua posterior distribuição para os terminais regionais satélites (spokes), desta forma a carga é consolidada em carros de grande porte que se movimentam por grandes distâncias alcançando economias de transporte em escala.

No interior dos terminais temos operações logísticas de fácil percepção como:

Cross-docking – a carga coletada chega em veículos de grande capacidade, é separada por rota e consolidada em carros menores que realizam a sua distribuição.

Break-bulk – a carga coletada de vários clientes chega ao terminal, é fracionada e consolidada em carros de grande capacidade que fazem a transferência entre terminais distantes.

Milk-run de coletas – possibilitado pelos terminais, fazendo com que veículos façam coletas programadas em diversos clientes voltando no final da operação ao terminal, onde a carga será manuseada.

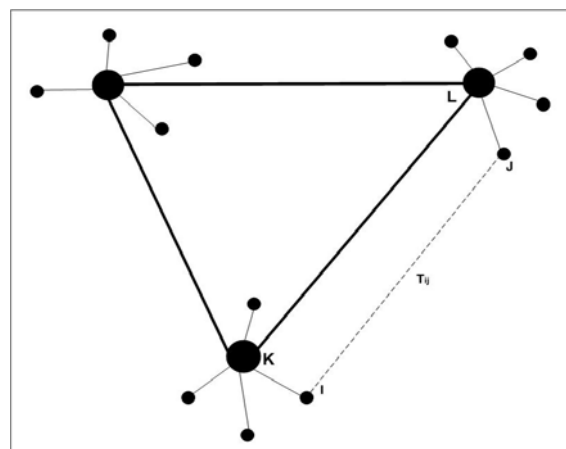


Figura 1. Rede de terminais do tipo hub-and-spoke

4. Considerações Finais

Existem muitas práticas logísticas existentes na operação de terminais que, no entanto, são pouco abordadas em livros e artigos direcionados ao setor de transporte rodoviário. O artigo em questão demonstra que é necessário maior aprofundamento nesta área no intuito de torná-la mais eficiente, além da necessidade de formação de profissionais preparados para a aplicação de técnicas logísticas ao transporte.

5. Referências

- [1] Valente *et al.* Gerenciamento de Transporte e Frotas. 1º ed. São Paulo: Pioneira, 2003.
- [2] ARNOLD, J.R.T. "Administração de Materiais: uma Introdução". 1º ed. São Paulo: Atlas, 1999
- [2] .SILVA, M. R. Uma contribuição ao problema de localização de terminais de consolidação no transporte de carga parcelada. - Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

Agradecimentos

À instituição Fatec-ZL e ao professor Célio Daroncho pela orientação em minha pesquisa monográfica.

¹ Aluno do Curso de Logística