

O que é Logística



Logística é o processo de planejamento e execução do eficiente transporte e armazenamento de mercadorias – desde o ponto de origem até o ponto de consumo. O seu objetivo é atender aos requisitos do cliente de maneira oportuna e econômica. Muitas empresas se especializam em prestar serviços a fabricantes, varejistas e outras indústrias com grande necessidade de transportar mercadorias. Alguns possuem toda a gama de infraestrutura, desde aviões a caminhões, armazéns e softwares, enquanto, por outro lado, outras se especializam em uma ou duas partes. Normalmente, grandes varejistas ou fabricantes possuem grandes partes de sua rede logística. A maioria das empresas, no entanto, terceiriza a função para um provedor de terceiros.

Redação Completa
Pág.01

Matriz de Transporte

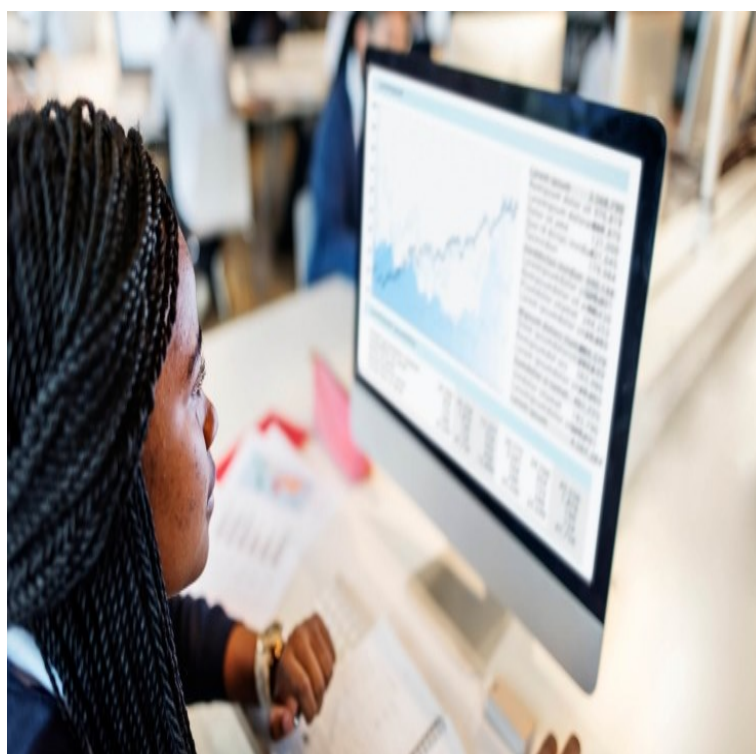
O escoamento de produtos é uma etapa fundamental da logística e na matriz de transporte, podendo garantir um incremento de receita e vantagens competitivas para o seu negócio. Além disso, o setor gera um impacto direto na economia do país.



Redação Completa
Pág.03

O que o curso proporciona

Proporciona uma visão ampla e conhecimentos sobre os processos Logísticos, uma capacidade de enxergar a produtividade do mercado, crescimento do comércio, adequação da logística a demanda do mercado e do mundo. Promove recursos e informações de execuções de atividades de organização, nos informa sobre a variedade de campo que a logística atua, ensina a importância do estoque, transporte, gerenciamento de cadeias de suprimentos.



Redação Completa
Pág.02

Hidroviárias no Brasil

As Hidrovias fazem parte da história das civilizações antigas, que já utilizavam rotas pelos rios e mares para deslocar cargas ou pessoas. O termo Hidrovias é a união dos termos «hidro» referente à água, e «vias» referente a rota, caminho, ou seja, são «vias navegáveis».



Redação Completa
Pág.06

O Brasil Tem o Transporte mais caro
Pág.04



Por Que O Brasil Não Investe Em Transporte Ferroviário
Pág.05





Fonte desconhecida

Logística é o processo de planejamento e execução do eficiente transporte e armazenamento de mercadorias – desde o ponto de origem até o ponto de consumo. O seu objetivo é atender aos requisitos do cliente de maneira oportuna e econômica. Muitas empresas se especializam prestando serviços a fabricantes, varejistas e outras indústrias com grande necessidade de transportar mercadorias. Alguns possuem toda a gama de infraestrutura, desde aviões a caminhões, [armazéns](#) e softwares. O gerenciamento de transporte se concentra no planejamento, otimização e execução do uso de veículos para movimentar mercadorias entre armazéns, locais de varejo e clientes. Dessa forma, o transporte é multimodal e pode incluir meios como oceanos, aéreos, ferroviários e rodoviários.

rios, por exemplo. Assim, esse se trata de um processo complexo que envolve planejamento e otimização de rotas e cargas de remessa, gerenciamento de pedidos, auditoria de frete e pagamento. Também pode estender-se ao gerenciamento de pátios, um processo que super-

visiona o movimento de veículos através dos pátios externos às fábricas, armazéns e instalações de distribuição. Além disso, o gerenciamento de operadoras é um aspecto importante, uma vez que o preço, a disponibilidade e a capacidade das transportadoras podem variar muito.

As empresas de logística normalmente usam o software do sistema de gerenciamento de transporte (TMS) para ajudar a atender às demandas da logística relacionadas ao transporte. Há também aplicações de nicho, como sistemas de gerenciamento de pátio. Também a

tecnologia de veículos sem condutor e com motor de busca desempenhará um papel importante na forma como a logística operará no futuro. Enquanto isso, alguns provedores já usam a [IA](#) para rastrear melhor os pacotes e prever problemas relacionados ao transporte

na [cadeia de suprimentos](#). Assim, veículos autônomos – como empilhadeira sem motoristas, caminhões de entrega e drones – provavelmente se tornarão mais comuns em depósitos, pátios e rodovias.



Fote: <https://www.intelipost.com.br/>

Diferentes Tipos De Gestão Logística

Suprimento

O gerenciamento de suprimentos lida, por exemplo, com o planejamento e a coordenação de materiais necessários em um local e horário específicos para fornecer suporte à produção ou atividade. O forneci-

mento deve contar com o transporte de materiais e armazenamento, juntamente com planos para avaliar o nível de fornecimento durante as diferentes etapas do processo; certificando-se, além disso, de que o fluxo de materiais se alinha com a necessi-

dade.

Distribuição

Distribuição é sobre como gerenciar um material fornecido e armazenado que é enviado para os locais onde é necessário. O processo, portanto, inclui a emissão

de movimento de material (carregamento, descarregamento e transporte), rastreamento de estoque e responsabilidade de uso (anotando como o suprimento que é usado e por quem).

Produção

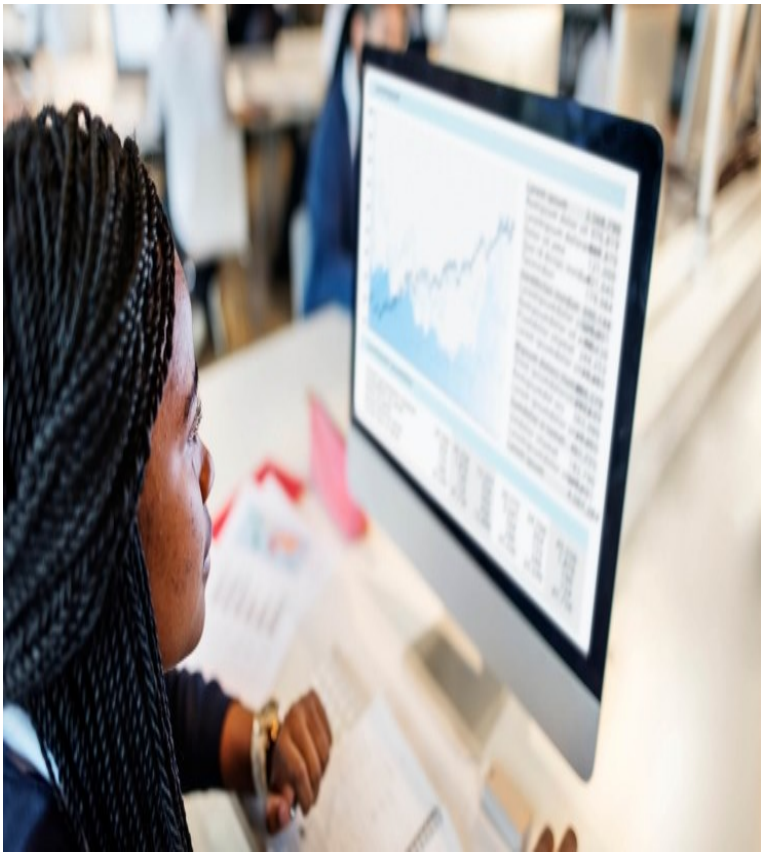
Esse tipo supervisiona as etapas de combinar suprimentos distribuídos em um produto, podendo implicar a coordenação de um processo de fabricação ou montagem e, no caso de aplicações como a produção militar, a logística de coordenação de espaço e áreas para a produção. Na construção, a produção incluirá a preparação do material para coordenar com a fase de construção enquanto ela ocorre.

Reversa

Lida com o recall de materiais e suprimentos de uma produção do processo de montagem. No gerenciamento logístico de um projeto de construção, por exemplo, os planos de logística reversa para a remoção de material excedente e a reabsorção do material em uma oferta de estoque.

Edição de Gabriel Silva Do Nascimento

Fonte de apoio: <https://administradores.com>



Fonte: <https://blog.ucl.br/wp-content/>

Proporciona uma visão ampla e conhecimentos sobre os processos Logísticos, uma capacidade de enxergar a produtividade do mercado, crescimento do comércio, adequação da logística a demanda do mercado e do mundo. Promove recursos e informações de execuções de atividades de organização, nos informa sobre a variedade de campo que a logística atua, ensina a importância do estoque, transporte, gerenciamento de cadeias de suprimentos.

E Principalmente o mundo depende da logística para funcionar, e nos da oportunidades de escolher um segmento. O pro-

fissional de logística atua nas áreas de distribuição, armazenamento e transporte nos setores do agronegócio, indústria, comércio e serviços. Administra materiais e recursos e faz o planejamento de estoque e armazenagem, tanto no que diz respeito à movimentação interna, como no transporte para outras unidades, centros de distribuição e varejo.

Negocia a compra de suprimentos, valor de fretes e pode também atuar na importação e exportação de mercadorias, principalmente em relação às documentações para essas operações.

Escola Técnica Estadual



O técnico de Logística, e na ETEC é um dos cursos mais procurados. Com a globalização a fronteira entre os países é cada vez mais sutil e a troca de produtos entre eles promove um enorme trânsito de mercadorias. O seu celular, por exemplo, pode ter tido suas peças produzidas na China, ter sido montado nos Estados Unidos, e de lá comercializado para países de todo o mundo!

Por isso, o mercado precisa de profissionais preparados para gerir todas essas trocas de forma eficiente e planejada. Se você acha que essa é uma boa carreira a seguir, e quer conhecer e se especializar em outras atividades realizadas pelo técnico de Logística, o curso técnico de Logística da ETEC é uma ótima opção de formação de qualidade!

O curso técnico de Logística da ETEC forma profissionais que irão aprimorar o desempenho operacional de uma empresa atuando em atividades de transporte, armazenamento e distribuição de produtos e mercadorias, no setor de indústria, serviço e comércio. O técnico em Logística é o profissional que planeja, programa e controla o fluxo de materiais e informações correlatas desde a origem dos insumos até o cliente final. Ele executa e colabora na

gestão dos processos de planejamento, operações e controles de programação da produção de bens e serviços, programação de manutenção de máquinas e de equipamentos, de compras, de recebimento, de armazenamento, de estoques, de movimentação, de expedição, transporte e distribuição de materiais e produtos, utilizando a tecnologia de informação, em conformidade com as normas de saúde, higiene, meio ambiente, segurança e legislação vi-



A DHL é um exemplo de grande empresa logística no mundo

Edição de Elisangela Batista dos Santos

Fonte de Apoio: <https://guiadovestibulinho.com.br/>

O escoamento de produtos é uma etapa fundamental da logística e na matriz de transporte, podendo garantir um incremento de receita e vantagens competitivas para o seu negócio. Além disso, o setor gera um impacto direto na economia do país.

Um dos fatores de crescimento econômico de uma nação está

diretamente relacionada à facilidade de mobilidade e acessibilidade da população – já que o deslocamento urbano entre regiões e países é uma injeção na economia -, bem como o escoamento de sua produção de mercadorias, seja no contexto nacional ou internacional.

Segundo o PNLT (Plano Nacional de Logística e Transportes), lan-



Fonte: <https://logistica.pibernat.com.br/>

çado em 2006 a partir de uma parceria entre o Ministério dos Transportes e o Ministério da Defesa, estima-se que, ca-

so a matriz de transportes brasileira fosse mais equilibrada, iríamos reduzir US\$ 2,5 bilhões por ano em custos lo-

gísticos. Nesse somatório, é considerada a redução dos custos de transporte para determinadas cargas. Além disso, os fretes poderi-

am ser reduzidos em 62% para o modal hidroviário e de 37% no ferroviário em comparação ao rodoviário.

Quais São As Matriz de Transporte



Fonte: <https://ciranda.me/strada/>

Modo rodoviário

Principal vantagens: Acessibilidade

Com o modal rodoviário, as mercadorias podem ser carregadas de forma rápida em curtas distâncias. Além disso, o veículo pode ir até a carga e, por isso, não há necessidade de fazer uso de outro tipo de transporte para essa finalidade.

Principais desvantagens: Frete alto

O custo do fretamento desse tipo de

transporte é mais caro que os outros tipos de modais. Além disso, outro custo que podem encarecer o procedimento é o pedágio.

Modo Aéreo

Principal vantagem: Agilidade

Essa é a principal característica do modal aéreo, que conta com trânsito livre e exclusivo. Por isso, há uma previsão mais assertiva da entrega da mercadoria. É também o transporte com o menor tem-

po de entrega.

Principais desvantagens: Pouca visibilidade

Um ponto super importante! Esse modal tem pouco destaque na agenda de transporte das empresas

de maneira geral. Segundo análise da CNT (Confederação Nacional do Transporte), apenas 0,4% das empresas usaram o modal aéreo em 2017.

Modo Ferroviário

Principais vantagens:

Baixo custo

O transporte conta com baixa incidência de taxas. Ou seja, os combustíveis são mais baratos também.

Principais desvantagens: Pouco investimento do governo

O governo brasileiro investe pouco em ferrovias, o que prejudica que o transporte se modernize.

Modo Hidroviário

Principais vantagens:

Longas distâncias

É possível transportar

grandes quantidades de carga para longas distâncias com esse tipo de transporte.

Principais desvantagens: Tempo

O tempo de trânsito do produto é bastante longo.



Fonte desconhecida

Segundo o ranking do banco mundial o Brasil é o país que menos investe em infraestrutura, ficando atrás de países como o Chile e Peru, deixando o Brasil com o transporte mais caro mesmo tendo uma grande variedade, como transporte aéreo, náutico, ferroviário, Rodoviário, mas devido falta de estrutura o único meio de transporte que consegue acesso por todo o país é o Rodoviário .

Dessa forma o transporte rodoviário se torna o mais usado e mais caro; os setores que mais sofrem com os problemas de logística no Brasil são a agricultura e o comércio, causando um superfaturamento na demanda do serviço de en-

tregra rodoviário, fazendo com que essa modalidade se torne uma das mais caras.

E nem se pode colocar a culpa do transporte ser tão precário e caro nos caminhoneiros, sendo que as rodovias muitas vezes são precárias e em alguns casos até inacessíveis; e segundo os principais estudiosos dessa área o Brasil ainda vai sofrer com os problemas de transporte por uns 15 anos devido a infraestrutura precária que o país oferece para o transporte.

Para que possamos entender melhor esse problema precisamos avaliar algumas questões relacionadas ao transporte brasileiro.

Brasil é um país rico em sua estrutura geográfica, com 63 % de ocupação populacional do maior país da América Latina, sendo que 57% se encontra em estado de péssimo ou regular estado de conservação rodoviário.

Brasil em 2005 atingiu o recorde de 130 milhões de toneladas na produção de grãos, sendo que para transportar essa safra para os pontos de exportação o Brasil enfrentou uma série de dificuldades no sistema de transporte.

O maior investimento em malha rodoviária que o Brasil teve foi durante o governo, de 1950 com o presidente Juscelino Kubitschek; após esse período, durante o governo de 1970, foi criado o (PIN) Plano de integração na-



nacional, que priorizava a criação de grandes rodovias para a ocupação do centro oeste e da Amazônia. Com a crise do petróleo entre 1970 e 1988 o fundo de investimento nas rodovias foi cortado, iniciando uma paralisação no crescimento estrutural do país que iria refletir no meio de transporte rodoviário e hoje prejudica todo o sistema de logística do

transporte de carga rodoviário; O único jeito que o Brasil encontrou para manter a manutenção das rodovias foi privatizando as rodovias partir de 1990, em 2004 o Brasil tinha uma extensão de 1.600.000, sendo que apenas 10% era devidamente asfaltada e com a privatização das rodovias os pedágios e tarifas de imposto

sobre o transporte rodoviário aumentou significativamente.

O governo junto com o ministério do transporte e as empresas de logística estudam a possibilidade de investir no transporte ferroviário, a aposta no

transporte ferroviário seria devido aos 30 mil km de estrada de ferro distribuídas por 32 estradas administradas por 13 empresas privadas; hoje essa modalidade representa 21% do transporte de commodities, mas mesmo as-

sim essa categoria de transporte não suportaria substituir a rodoviária ou mesmo se igualar, pelo fato de não oferecer uma padronização e com isso seria impossível oferecer prazo e demanda da entrega.



Fonte: <https://www.pragmatismopolitico.com.br/>

Edição de Maria Cleide Barbosa da Luz

Fonte de apoio: e-commerceBrasil.com

canalrural.com



fonte: <https://negociosemtransporte.grupott.com.br/>

Brasília – Um transporte mais rápido, mais barato e menos poluente poderia impulsionar a infraestrutura brasileira e reduzir os gargalos logísticos do Brasil. Então, por que as ferrovias, que na teoria trariam tais benefícios, não “decolam” no país? Para especialistas do setor, que participaram da sétima edição do Congresso Brasil nos Trilhos, há alguns fatores travando esse desenvolvimento.

O principal deles é que falta continuidade nos projetos de planejamento logístico do país. Como a construção de novas ferrovias é um projeto de longo prazo, esse plano acaba sendo prejudicado pelas trocas de governo

no Brasil – que normalmente significam o abandono de projetos antigos em nome de renovação da agenda.

Outro problema, segundo Raymond Atkins, ex-conselheiro do Surface Transportation Board, nos Estados Unidos, é que o prazo das concessões ferroviárias no Brasil, que hoje dura 30 anos, é muito curto. “O planejamento de uma ferrovia é de longo prazo, estamos falando em 60, 70 anos. É absurdo ter que renegociar com o governo nesse prazo que vocês têm. Vocês precisam se perguntar se o modelo de ferrovia funciona assim mesmo”.

Por outro lado, representantes do mercado

se mostraram otimistas quanto à possibilidade de renovar antecipadamente as concessões que venceriam em 2028. O processo de renovação tem muitas etapas, mas a secretaria especial do governo do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) montou uma força-tarefa junto com as empresas e junto com o Tri-

bunal de Contas da União (TCU) para que as decisões saiam até o final do ano.

Tanto Julio Fontana Neto, Guilherme Mello, Marcello Spinelli, que são presidentes, respectivamente, da Rumo, da MRS e da VLI, quanto Giane Zimmer, diretora de operações centro-oeste da Vale, e Marcello

Barreto Marques, diretor comercial da Ferrovia Transnordestina, disseram acreditar que a renovação antecipada desses contratos vai destravar investimentos importantes no setor.

Esse impulso pode ser relevante, mas não será suficiente para resolver a crise

logística do país, segundo Venilton Tadini, presidente-executivo da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib). Ele lembra que, apesar do esforço e das boas intenções, o país está há 30 anos sem nenhum tipo de planejamento estratégico.

“Fazer PPP [parceria público-privada] e concessão não ‘cura mau olhado e traz a pessoa amada de volta’ porque a malha ferroviária precisa se integrar aos outros setores econômicos. A participação do Estado é fundamental, e por mais que as pessoas digam que estamos saindo da recessão, nós não estamos”, afirmou.

“A PEC do teto foi a medida mais cruel que poderia ter sido tomada agora porque trava o investimento. Em plena recessão, o país tem gargalo de infraestrutura. Precisamos crescer acima da demanda, e sem investimento [do setor público], esse entusiasmo pode ser um voo de galinha”, analisou Tadini.

O que o país ganharia com mais ferrovias

Uma rede ferroviária ampla e interligada beneficiaria todo o processo produtivo e o escoamento das exportações brasileiras. “É custo Brasil na veia”, resumiu o secretário de projetos da secretaria do PPI no governo, Tarcísio de Freitas. Um

estudo do professor da EA-ESP/FGV, Gesner Oliveira, e do diretor do Ipea, Fabiano Pompermeyer, mostrou que as ferrovias representam apenas 15% da estrutura de transportes no Brasil, um percentual considerado baixo.

A predominância do transporte rodoviário (que repre-

sentam 65% do total) atrapalha o trânsito nos grandes centros, é mais poluente, deixa as empresas mais suscetíveis a roubos de carga, custa mais e leva a mais acidentes. Um vagão graneleiro comporta, em média, 100 mil toneladas de grãos, enquanto um caminhão bitrem transporta apenas 36 toneladas, segundo o com-

parativo dos especialistas. Mesmo assim, o país tem mais de 300 mil quilômetros de rodovias, e pouco menos de 30 mil quilômetros em ferrovias.

Com a substituição gradual do transporte agrícola pelo sistema ferroviário, a economia estimada seria de 30%, devido a maior capaci-

dade dos trens. Outro problema, no entanto, é que a grande maioria (22 mil quilômetros de um total de 29 mil) das ferrovias brasileiras foi construída com bitola métrica, um método considerado ultrapassado e menos seguro.

A substituição também acarretaria em uma economia de 15,8 milhões de reais ao ano em gastos com acidentes de trânsito (já

que com menos caminhões circulando, o número de acidentes diminuiria).

Além disso, na situação atual, o transporte rodoviário é responsável por 95% das emissões de gás carbônico (CO2), enquanto o ferroviário representa apenas 5%.



Edição De marcos Antônio Dias Ribeiro

Fonte de apoio: <https://exame.com/brasil/por-que-o-brasil-nao-investe-em-ferrovias-e-por-que-deveria-investir/>



Fonte:CPG click petróleo e gás

O termo Hidrovias é a união dos termos «hidro» referente à água, e «vias» referente a rota, caminho, ou seja, são «vias navegáveis».

As Hidrovias fazem parte da história das civilizações antigas, que já utilizavam rotas pelos rios e mares para deslocar cargas ou pessoas.

Em relação a outros meios, os transportes feitos pelas hidrovias são mais demorados que outras modalidades de transporte, posto que muitas vezes dependem das condições climáticas, no entanto, seu custo de implementação, transporte e manutenção é muito inferior aos outros, o que faz com que seja um transporte

muito utilizado até os dias atuais.

No caso do Brasil, as construções das hidrovias no país iniciaram a partir da década de 80, sendo que a concentração das hidrovias mais

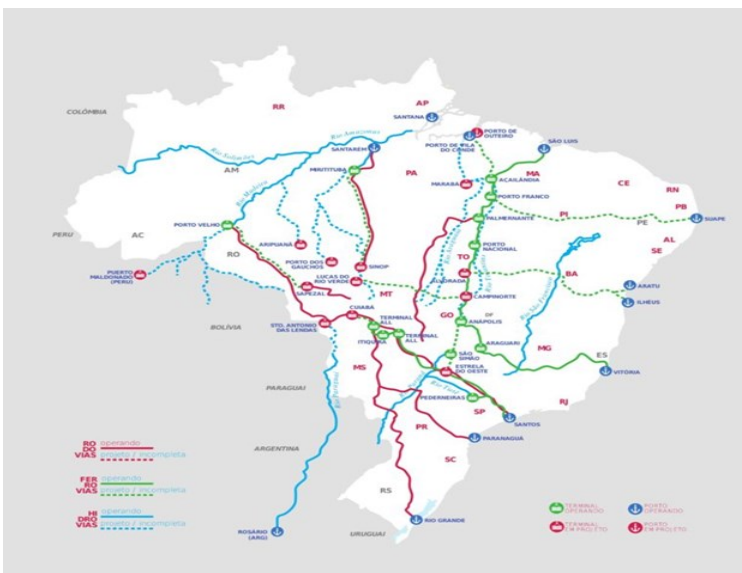
utilizadas está na região sudeste e sul do país, por exemplo nos trechos das hidrovias Tietê-Paraná e Taguari-Guaíba. Outro fator, é que as hidrovias do Brasil não desembocam no oceano, o que encarece o custo do transporte,

uma vez que a carga passa por outros portos antes, demorando para chegar ao destino final. Para além disso, muitos deles vêm sofrendo com as alterações climáticas nos últimos anos, como é o caso do Rio São Francisco (Velho

Chico), um dos mais importantes rios do país que atravessa 5 estados do país, posto que nas últimas décadas tem apresentado grande redução do volume de água. Estudos recentes apontam que num período de 40 anos, o volu-

me total de água do rio chegou a 35%, o que já apresenta em alguns pontos, dificuldade de navegação.

Principais Hidroviárias No Brasil



fonte: Plant Project

As 6 principais hidrovias do Brasil são:

- Hidrovia Tocantins-Araguaia
- Hidrovia Solimões-Amazonas
- Hidrovia São Francisco
- Hidrovia da Madeira
- Hidrovia Tietê-Paraná
- Hidrovia Taguari-Guaíba

São mais de 41.000km de hidrovias mal aproveitadas para o transporte de cargas e de passageiros. Os números re-

velam que o orçamento para as hidrovias não chegam a 3% do estabelecido para as rodovias, segundo números da Confederação Nacional da Indústria a partir de dados da Associação Contas Abertas. Em Barra Bonita, cidade a 300km da capital paulista, onde é possível navegar por um dos trechos da hidrovia Tietê-Paraná, o Correio presenciou a euforia de turistas com o transporte pelo rio, mas constatou o lamento de

marinheiros com o descaso da infraestrutura, principalmente na manutenção de sinalizações.

Norte

No Amazonas, o transporte de cargas para exportação e a chegada de navios de outros países

com produtos importados se mistura com pequenos e médios empresários. Estes, por sua vez, carregam víveres e outros produtos, para abastecer a população ribeirinha do maior estado do Brasil, além de passageiros por-

tando bagagens e redes para atar sob o convés durante as várias noites que passam entre rios e a Floresta Amazônica. Ao longe, se vê empurradores e barcas transportando toneladas de grãos, minérios, milhares de

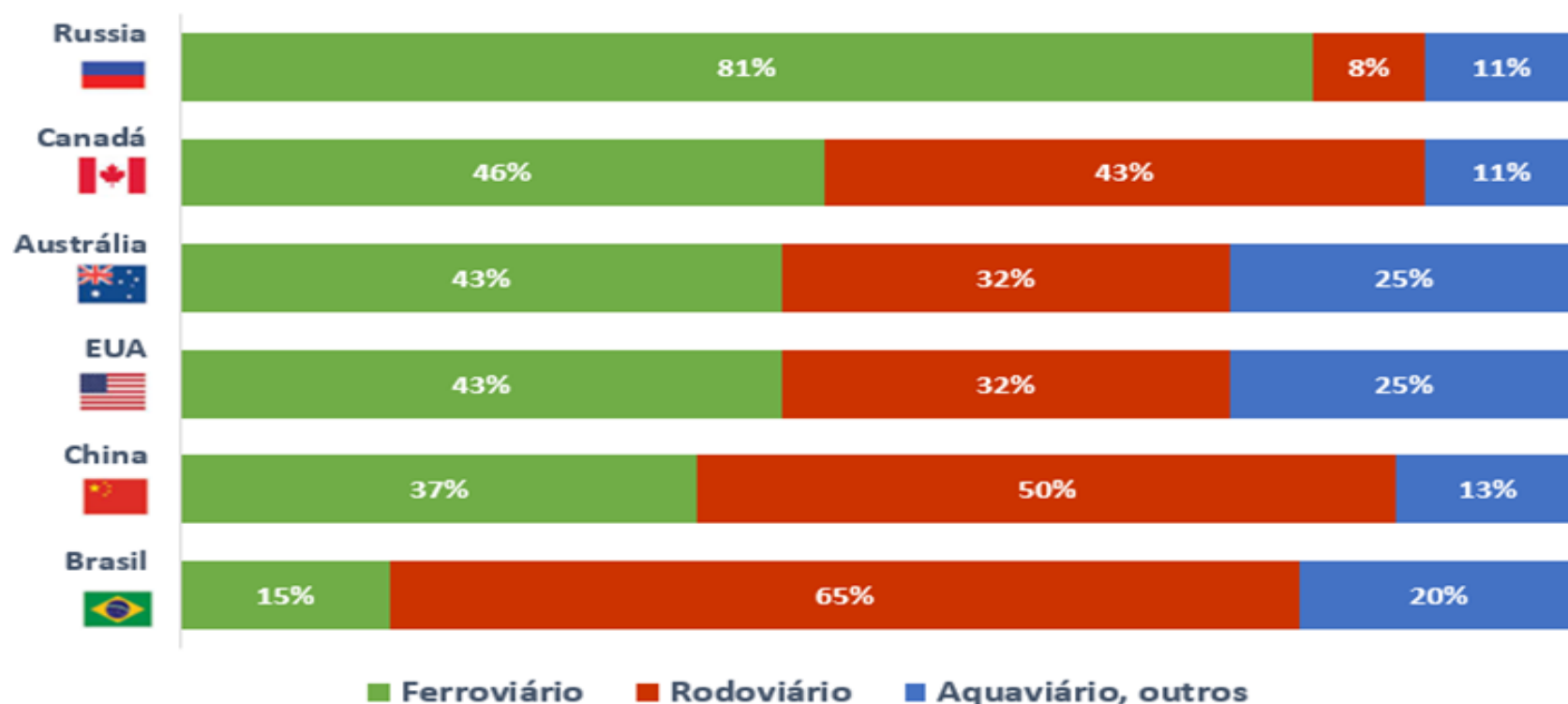
litros de combustível e outros produtos, enquanto uma profusão de outras embarcações de diversos tamanhos, cores e nomes disputam espaço e recolhem ou desovam cargas e passageiros em balsas enferrujadas e presas à orla

Edição de Marcos Vinicius
Gomes Dos Santos

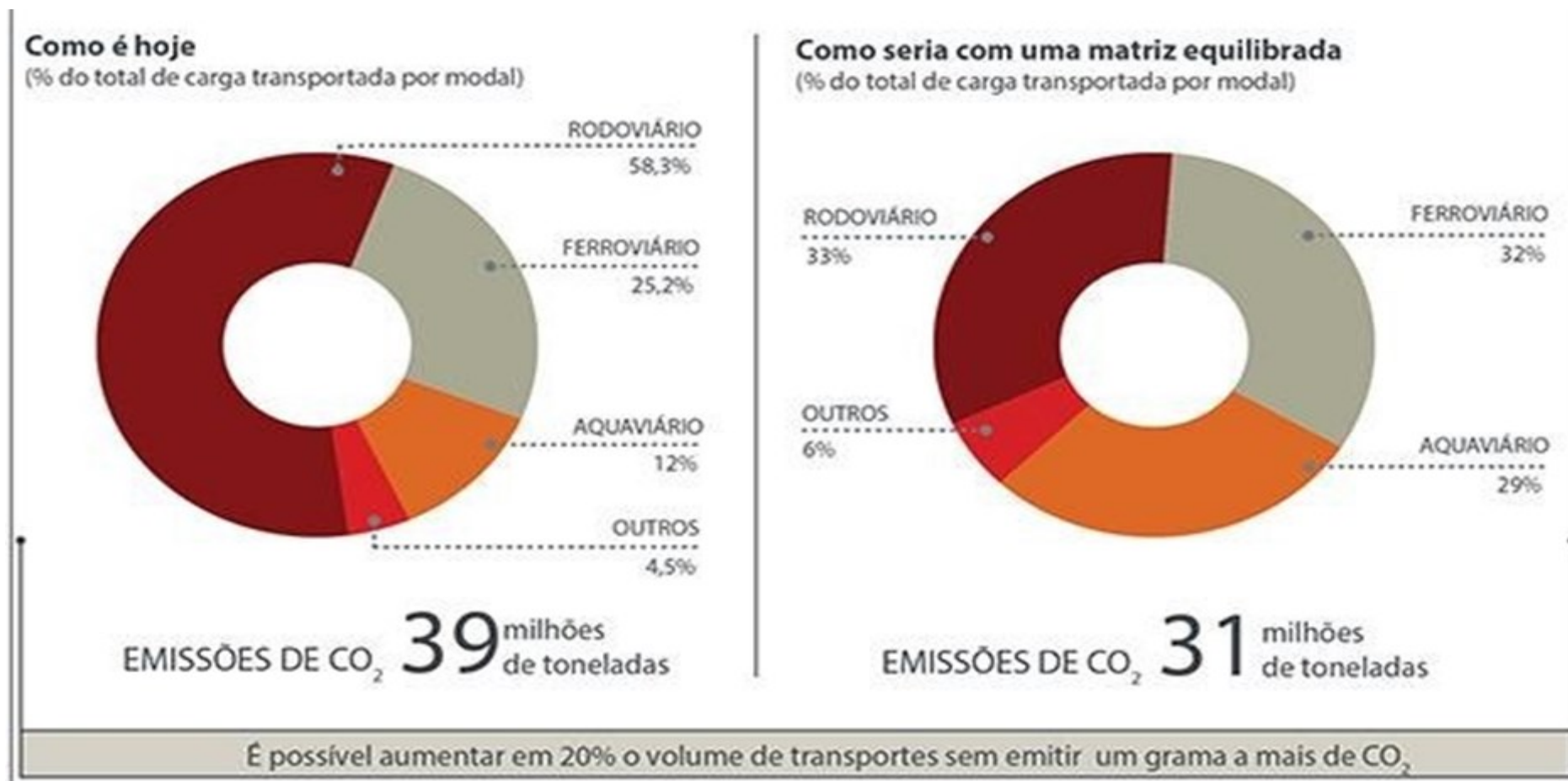
Fonte de apoio:<https://www.correiobrasiliense.com.br/>

Gráfico De Investimento Do Brasil Em Transporte De Distribuição

Comparação De Matriz De Transporte De Carga



Matriz De Transporte No Brasil



Sustentabilidade Do Brasil Em Transporte De Distribuição



Fonte: <https://www.sna.agr.br/>

A contemporânea reestruturação econômica possui dois importantes componentes que articulados impactam na reconfiguração espacial que sofre o território brasileiro: são eles a logística de Estado e a logística corporativa voltadas para os transportes e funcionando como estratégias para o planejamento e para a gestão territorial (pública) e corporativa,

com a finalidade de inserir e expandir a fluidez e a competitividade e alterar as configurações territoriais. Já os processos de expansão geográfica do capital contam com a atuação do poder público no atendimento das demandas corporativas por infraestruturas de transportes e armazenamento. Na mesma direção, a logística realizada pelas empresas,

otimiza os sistemas de engenharia de transportes, a fim de minimizar novas construções e custos de produção. Este estudo mostra que a logística, enquanto inovação organizacional, serve para aumentar a fluidez e a competitivi-

dade territorial, interferindo no reordenamento de diversos espaços do território brasileiro.



Fonte: <https://ciranda.me/strada/>

CONSIDERAÇÕES FINAIS



Fonte: <https://logistica.pibernat.com.br/>

A contemporânea reestruturação econômica - implicação da “mundialização do capital” e/ou do “império do capital” - que acomete a economia brasileira, tem um componente relativamente novo, mais articulado, id est, uma logística de Estado (orientada para o planejamento terri-

torial) e uma logística corporativa que tornam presumível uma ampliação, apesar de seletiva espacialmente, da fluidez e da competitividade territorial, aludindo em reconfigurações/reorganizações de certas parcelas do território nacional. Há, nesse contexto, uma estreita relação de comple-

mentariedade e de dissensão entre a logística de Estado e a logística corporativa que, por conseguinte, influenciavam seletivamente no acrescentamento da fluidez e da competitividade territorial em porções do Brasil, em des-

taque, as seletivas demandas capitalistas internacionais e nacionais associadas a estas. O poder público, em grande medida, opera mais propenso ao acolhimento das demandas corporativas por infraestruturas. Já as empresas,

através da logística corporativa, otimizam as infraestruturas existentes a ponto de suprirem a falta de infraestruturas de transportes e de armazenamento e, por consecutivo, os respectivos impactos que causam na organização ter-

Edição de Ana Paula Boaro de Sousa

Fonte de apoio :<https://www.scielo.br/>