



**INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO  
AMAZONAS  
CAMPUS MANAUS DISTRITO INDUSTRIAL - CMDI  
CURSO TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA**

**PAULO HERCÍLIO DUARTE DE FREITAS RODRIGUES**

**A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA INTEGRADA PARA O SUCESSO DAS  
EMPRESAS NO MERCADO NACIONAL**

**MANAUS – AM  
2021**

**PAULO HERCÍLIO DUARTE DE FREITAS RODRIGUES**

**A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA INTEGRADA PARA O SUCESSO DAS  
EMPRESAS NO MERCADO NACIONAL**

Trabalho de Conclusão de Curso  
submetido a coordenação do curso de  
Tecnologia em Logística do Instituto  
Federal de Educação, Ciência e  
Tecnologia do Amazonas, como  
requisito parcial para a obtenção de  
título de Tecnólogo em Logística.

Orientador: Prof. Esp. Cláudio  
Fernandes Tino.

Amazonas, AM  
2021

**PAULO HERCÍLIO DUARTE DE FREITAS RODRIGUES**

## **A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA INTEGRADA PARA O SUCESSO DAS EMPRESAS NO MERCADO NACIONAL**

Trabalho de Conclusão de Curso  
submetido a coordenação do curso de  
Tecnologia em Logística do Instituto  
Federal de Educação, Ciência e  
Tecnologia do Amazonas, como  
requisito parcial para a obtenção de  
título de Tecnólogo em Logística.  
Orientador: Prof. Cláudio Fernandes  
Tino.

Aprovado em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021.

### **BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Esp. Cláudio Fernandes Tino  
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas (IFAM)

---

Prof. Esp Jefferson Fernando da Silva  
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas (IFAM)

---

Prof. Msc. Marcos Carneiro  
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas (IFAM)

MANAUS – AM

2021

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus.

Ao meu filho, Paulo Hercílio Duarte de Freitas Rodrigues Júnior.

Aos meus pais.

Agradeço ao professor Cláudio Fernandes Tino pela sua incansável ajuda na realização deste artigo.

## **A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA INTEGRADA PARA O SUCESSO DAS EMPRESAS NO MERCADO NACIONAL**

Paulo Hercílio Duarte de Freitas Rodrigues<sup>1</sup>  
Cláudio Fernandes Tino<sup>2</sup>

### **RESUMO**

O artigo teve como objetivo apresentar a importância da logística integrada para o sucesso das empresas em um mercado tão competitivo como é o nacional. A pesquisa delineou-se em uma revisão bibliográfica em livros, artigos e nas revistas que apresentam altos fatores de impacto, periódicos especializados nacionais e internacionais. Os resultados mostram que ao se integrar a logística tem como um dos maiores objetivos minimizar custos e permitir que toda a demanda proporcionada pelo mercado seja atendida. Um processo logístico eficiente tem o poder de oferecer ao cliente um nível de serviço de excelência, através do cumprimento do prazo de entrega estipulado pela empresa no ato da compra. O contexto atual nos mostra, que a cada dia que passa, os clientes estão buscando, com maior frequência, um nível de serviço de excelência. Isso faz com que as empresas se dediquem cada vez mais a não só reduzir seus custos, mas, além disso, agradar seus clientes em proporções iguais. Conclui-se que em um mercado muito competitivo, as despesas de logística podem oferecer uma importante vantagem competitiva para as empresas que estão desenvolvendo um sistema eficaz. A vantagem competitiva vem dos serviços ajustados aos requisitos especiais dos produtos da empresa, tornando os custos mais eficientes para cada elemento logístico, agindo de forma responsável, oferecendo confiança serviços dignos, uma boa informação, flexibilidade, um bom uso de capacidade, inventário eficiente e prevenção contra perdas.

**Palavras-chave:** Logística Integrada; Competição; Mercado; Clientes.

### **ABSTRACT**

The article aimed to present the importance of integrated logistics for the company's success in such a competitive market. The research was delineated in a bibliographic review in books, articles and magazines that present high impact factors, national and international specialized journals. The results show that integrating logistics has as one of its main objectives to minimize costs and allow all demand provided by the market to be met. An efficient logistics process has the power to offer the customer a level of service excellence by meeting the delivery deadline set by the company upon purchase. The current context shows us that with each passing day, customers are more often seeking a level of service excellence. This makes companies increasingly committed to not only reducing their costs, but also pleasing their customers in equal proportions. It follows that in a very competitive market, logistics expenses can offer an important competitive advantage for companies that are developing an effective system. Competitive advantage comes from services tailored to the company's special product requirements, making costs more efficient for each logistics element, acting responsibly, providing reliable service, good information, flexibility, good use of capacity, efficient inventory and loss prevention.

**Keywords:** Integrated Logistics; Competition; Marketplace; Customers.

---

<sup>1</sup> Acadêmico do Curso Tecnólogo em Logística do Instituto Federal do Amazonas (IFAM). E-mail: phdfrodrigues@gmail.com.

<sup>2</sup>Coordenador do Curso Tecnólogo em Logística do Instituto Federal do Amazonas (IFAM) e orientador do artigo.

## 1 INTRODUÇÃO

A integração tem sido um dos temas dominantes no desenvolvimento da logística. Esse desenvolvimento começou há cerca de 40 anos com a integração em um nível local de operações de transporte e armazenamento em sistemas de distribuição física. Hoje, muitas empresas estão se esforçando para integrar redes de suprimentos que atravessam o mundo, compreendem vários níveis de fornecedor e distribuidor e usam diferentes modos de transporte e transportadoras.

O processo de integração tem transformado a maneira como as empresas gerenciam o movimento, armazenamento e manuseio de seus produtos. Tradicionalmente, essas atividades eram consideradas básicas operações subservientes às necessidades de outras funções. Sua integração em um sistema logístico melhorou muito seu status e deu a eles uma nova estratégia.

Embora as atividades logísticas estejam passando por essa reestruturação fundamental, as empresas têm enfatizado mais a formulação da estratégia. A estratégia de negócios tornou-se um campo muito fértil de trabalho de pesquisa e consultoria, gerando muitas novas ideias, abordagens e estruturas conceituais. Este tema afetou o gerenciamento de logística de duas maneiras. Primeiro, grande parte da produção desta pesquisa tem sido diretamente aplicável à logística, ajudando os gerentes a planejar estratégias específicas para a função logística. Segundo, vários dos mais modelos estratégicos influentes em toda a empresa, como o de Porter (1985), têm identificado um papel central para a logística e confirmou que pode fazer uma grande contribuição para a competitividade e o crescimento de um negócio. O verdadeiro desafio é agora para garantir que as estratégias logísticas estejam alinhadas com os objetivos estratégicos mais amplos das empresas individuais e grupos de empresas ligadas entre si em uma cadeia de oferta (BALLOU, 2015; CAIXETA FILHO; MARTINS, 2007).

Assim, a problemática da presente pesquisa é: A logística integrada é importante por influenciar no sucesso da empresa?

Para tanto, estabeleceu-se como objetivo geral apresentar a importância da logística integrada para o sucesso das empresas em um mercado tão competitivo como é o nacional.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO**

### **2.1 Evolução histórica da logística**

Antes da década de 1950, a logística era pensada em termos militares. Tinha a ver com compras, manutenção e transporte de instalações militares, material e pessoal. Embora alguns autores antes desse período tenham começado a falar sobre a negociação de um custo por outro, como custos de transporte com custos de estoque, e discutido os benefícios para a empresa de levar os produtos certos ao lugar certo, na hora certa, a organização dentro do padrão empresa em torno das atividades atualmente associadas à logística estava fragmentada.

Na Segunda fase, chamada de Integração rígida, as empresas partiram para uma maior racionalização de seus processos, tendo como elementos-chaves dessa racionalização a otimização de atividades e o planejamento. A terceira fase, chamada de Integração flexível, tem como característica a integração dinâmica e flexível entre os agentes da cadeia de suprimento. Essa fase teve seu início no final dos anos 1980 e continua a ser implementada em muitas empresas. Por fim, a fase de integração estratégica relata que ocorre um salto qualitativo de maior importância na evolução da logística. As empresas da cadeia de suprimento passam a ver a logística de forma estratégica, ou seja, deixam de olhar os procedimentos logísticos como meros geradores de custos, passando a usar a logística para ganhar competitividade no mercado e também para induzir novos negócios (CARDINALLI, 2011, p. 103).

Assim, o papel da logística é claramente muito maior do que apenas a distribuição. Ela abrange desde a compra de matérias-primas, gerenciamento de estoque, gerenciamento de produção, controle de operações (estoque, qualidade, distribuição e transporte), gerenciamento de demanda (previsão) e planejamento de longo prazo (localização da instalação, gerenciamento de projetos).

### **2.2 Conceitos relevantes**

Diante do exposto, a Logística era inicialmente uma atividade militar preocupada com a obtenção de soldados e munições para afrente de batalha em tempo para o voo, mas agora é vista como parte integrante da produção moderna.

Novaes (2011, p. 25) preleciona que “logística - um campo relativamente novo e jovem de economia e atividade humana. Abrange atividades como troca de informações, serviço de transporte, gerenciamento de estoque, armazenagem etc”.

Atualmente, o especialista em logística é observado como uma pessoa responsável pela entrega e armazenamento de mercadorias. De fato, o verdadeiro especialista deve organizar, controlar e ser capaz de otimizar os processos relacionados à entrega de mercadorias (transporte, alfândega, procedimentos). O especialista deve desenvolver a cadeia de suprimentos de matérias-primas, produção e planejamento, bem como questões de transporte e comercialização de produtos acabados. Logo, deve ver todas as formas possíveis, convenientes e econômicas de entrega, produção e ação, armazenamento e venda de mercadorias (NUNES, 2012, p. 16).

O problema logístico básico é a otimização da logística em processos e sistemas. Se considerarmos o impacto da logística no desenvolvimento de relações de mercado, os requisitos de logística para o material de monitoramento e avaliação de fluxo, organização e gerenciamento desde a fabricação até o consumo industrial adota a comunicação entre fornecedores e destinatários de produtos.

Segundo Ballou (2015, p. 13), “O principal objetivo da logística é definido como os produtos certos, no lugar certo, a hora certa, com o custo certo e nas condições certas”.

A logística inclui principalmente a organização e implementação de mercadorias e movimento em circulação. Por atividades logísticas, inclui legitimamente os seguintes recursos: a formação de relações econômicas; determinar a necessidade de transporte de mercadorias, seus volumes e destinos, consistência e movimentação de produtos através do site de armazenamento; coordenação da gestão operacional da cadeia de suprimentos e transporte; a formação e regulação de inventários de produtos; desenvolvimento, aplicação e organização de instalações de armazenamento; executar operações imediatamente de transporte de mercadorias (BOWERSOX; CLOSS, 2011, p. 42).

O Brasil é um país que tem explorado e investido muito em tecnologia, tornando assim a Logística mais eficaz e eficiente no mundo dos negócios.

Para Novaes (2011, p. 30) “A fusão tecnologia e praticidade são componentes da logística na modernidade”.

As tecnologias melhoraram bastante as relações entre fornecedores e empresas varejistas, distribuidores e atacadistas, tornando possível interface na comunicação de dados, a ponto dos fornecedores controlarem on-line (tempo real) a necessidade do mercado, através do monitoramento dos estoques. Aliado as ferramentas de marketing de relacionamento que tem

como finalidade principal controlar o consumo de cada cliente final (CHRISTOPHER, 2010, p, 54).

Diante do exposto verifica que se o ponto ainda vulnerável na Logística é o capital humano, que apesar do conceito, relativamente novo no Brasil, em função do pouco tempo, foi menos desenvolvido, que as tecnologias. As organizações chegam a ponto de ruptura do desenvolvimento por falta destes profissionais.

Se a logística é tida como uma ciência nova no Brasil, aqui no Amazonas isso não seria diferente. Apesar de termos um Polo Industrial muito grande (comparado às outras cidades do país), a logística ainda não é um campo tão explorado como deveria. Até dados referentes à logística no estado são escassos, tendo como única fonte de informação a internet.

A CDLM (2017) elenca ainda as principais dificuldades logísticas encontradas no Estado do Amazonas:

- Sistema rodoviário precário: situação agravada pela geografia da região;
- Estrutura aeroportuária precária: sem muitos aviões cargueiros, e terminais saturados;
- Estrutura hidroviária ineficiente: falta de entrepostos multimodais, baixa oferta e alto tempo de percurso, ineficiência dos portos.

É salutar destacar que as dificuldades logísticas, num estado com dimensões continentais como o Amazonas, tornam ainda mais difíceis a produção, com a importação de parte dos insumos da região Sudeste e a venda dos produtos que são enviados primeiramente para a capital, Manaus, e só então reembarcados para os consumidores em outras localidades do País.

Santos (2014, p. 03) destaca que “Isso não significa somente mais dificuldades a serem superadas, mas, sobretudo, custos adicionais que devem ser minuciosamente considerados no processo produtivo”.

O grande desafio logístico na Amazônia é desenvolver ao máximo o potencial hidroviário utilizando os modais ferroviário e rodoviário para interligar as principais hidrovias e a região ao resto do país. O modal duto viário deve fornecer as bases para a exploração do potencial energético (petróleo e gás) local, interligando essas fontes aos centros industriais. Todas as estratégias devem estar embasadas em amplos estudos de impacto ambiental e de ocupação para evitar que o maior patrimônio natural do mundo seja ocupado e explorado de forma inconsequente (BALBIN JÚNIOR; VEY, 2009, p. 01).

A logística na região se torna mais difícil por não haver uma infraestrutura adequada, tornando assim o transporte fluvial seu principal meio de transporte, sendo assim os problemas de navegabilidade são um dos seus maiores desafios logísticos,

como nos períodos de seca onde existem vários bancos de areias, pedrais, a falta de placas sinalizadoras, falta de portos, etc.

## **2.3 Uma breve história da logística integrada**

O processo de logística integrada pode ser dividida em quatro etapas:

### **2.3.1 Etapa 1**

A primeira etapa do processo é geralmente considerada como sendo a “Revolução no gerenciamento da distribuição física”, iniciada no início dos anos 60 nos EUA e envolveu a integração em uma única função de atividades associado à distribuição de saída de produtos acabados. Anteriormente, a logística era um conjunto fragmentado e muitas vezes descoordenado de atividades espalhadas por várias funções organizacionais com cada função individual tendo seu orçamento e conjunto de prioridades e medidas (FARIA; COSTA, 2015).

Separado foram criados departamentos de distribuição que, pela primeira vez, puderam coordenar a gestão de transporte, armazenagem, gestão de inventário, manuseio de materiais e processamento de pedidos. A integração dessas atividades no gerenciamento de distribuição física (PDM) teve três efeitos benéficos:

(1) Permitiu às empresas explorar a estreita interdependência entre elas, estabelecer um “mix de distribuição” que possa atender aos requisitos do cliente a um custo mínimo. Ao projetar um sistema de distribuição integrado, eles objetivavam alcançar um equilíbrio ideal entre os custos das várias atividades. As estruturas contábeis tradicionais haviam evitado isso no passado (BALLOU, 2015).

O desenvolvimento de uma nova "abordagem de custo total" para a contabilidade de distribuição, que se tornou um pré-requisito do gerenciamento de distribuição física permitiu muito mais detalhes na análise de custos de distribuição. Isso muitas vezes revelou, por exemplo, que uma grande proporção da produção total das empresas estava sendo distribuída em pequenas quantidades a um alto custo de entrega por unidade. Para maximizar a receita, os departamentos de vendas estavam preparados para fornecer pequenas encomendas, em alguns casos com prejuízo. Uma vez que essas ineficiências foram expostas, as empresas começaram a aumentar os tamanhos mínimos de pedidos, entregas em pequenas lojas e

racionalizando efetivamente sua entrega em redes (CAIXETA FILHO; MARTINS, 2007).

(2) Deu à distribuição um foco mais forte no cliente. O gerenciamento de distribuição física foi inicialmente motivado pelo desejo de cortar custos, refletindo a visão tradicional da distribuição como simplesmente uma drenagem dos recursos das empresas. Nos anos 60, foi reconhecido que a qualidade do serviço de distribuição poderia ter um impacto significativo nas vendas, participação de mercado e fidelização de clientes de longo prazo (CHRISTOPHER, 2010).

A distribuição poderia, portanto, afetar a lucratividade, tanto no custo quanto na receita do balanço. Os novos departamentos de distribuição começaram a desenvolver estratégias de atendimento ao cliente mais explícitas, baseadas em coordenação das operações de processamento, armazenagem e entrega de pedidos.

(3) Aumentou o status da distribuição dentro da hierarquia de gerenciamento. Quando identificada como uma função em si mesma, a distribuição começou a tomar seu lugar juntamente com produção, marketing e vendas, com seu próprio orçamento e frequentemente representação separada no nível do conselho da empresa. Uma nova geração foi designada para supervisionar todo o espectro de distribuição das atividades e elaborar estratégias de distribuição para os negócios.

### 2.3.2 Etapa 2

O gerenciamento de distribuição física estava inicialmente preocupado apenas com a distribuição de produtos. O mesmo princípio geral foi subsequentemente aplicado à entrada e movimento de materiais, componentes e subconjuntos, geralmente conhecidos como “Gerenciamento de materiais”. No final da década de 1970, muitas empresas haviam estabelecido departamentos, com responsabilidade geral pela movimentação, armazenamento e manuseio de produtos a montante e a jusante da operação de produção. Isso habilitado explorem sinergias de nível superior, compartilhem o uso de ativos logísticos entre fluxos de entrada e saída e aplicar princípios logísticos de maneira mais consistente em toda a empresa (NOVAES, 2012). Faria e Costa (2015) usam o termo “logística integrada” para descrever a coordenação do fornecimento de entrada, produção e distribuição. Eles também diferenciaram fases posteriores nesse processo, onde a logística estende sua

influência a montante no desenvolvimento e a jusante no serviço pós-venda e na reciclagem e eliminação de resíduos.

### 2.3.3 Etapa 3

Tendo alcançado um alto nível de integração na função logística, muitas empresas tentaram coordenar a logística mais de perto com outras funções. A maioria das empresas têm uma estrutura “vertical” construída em torno de uma série de funções discretas de produção, compras, marketing, logística e vendas, cada um com seus objetivos e orçamentos próprios. Essas funções são frequentemente representadas como “silos” ou “Stovepipes” (Christopher, 2010). Os gerentes seniores costumam colocar os interesses de seus funcionários antes da lucratividade do negócio como um todo. Sob estas circunstâncias, a logística pode desempenhar um papel importante de coordenação com a maioria das outras funções. Como Bowersox e Closs (2011) observam a forte fronteira da função de abrangência encontrada para a logística implica que a logística pode ser usada como veículo para integração multifuncional, umnexo de comunicação e coordenação e, para melhor desempenho do sistema. Eles argumentam que os limites funcionais precisam ser flexíveis e virtualmente transparentes na busca de funções multifuncionais de excelência.

### 2.3.4 Etapa 4

Todos os desenvolvimentos discutidos até agora estão relacionados à gestão de um negócio individual. Se todas as empresas de uma cadeia de suprimentos otimizam suas atividades logísticas isoladamente, é improvável que o fluxo de produtos em toda a cadeia de suprimentos será otimizada. Para alcançar uma otimização mais ampla da cadeia de suprimentos, é importante necessário que empresas de diferentes níveis da cadeia coordenem suas operações. Essa é a essência do gerenciamento da cadeia de suprimentos (SCM). O principal indutor de SCM nos últimos 20 anos, tem sido inquestionavelmente o desejo de minimizar inventário. O mapeamento da cadeia de suprimentos (ou “pipeline”) mostrou que grande parte do estoque em uma cadeia de suprimentos está concentrado nos “limites organizacionais” onde os produtos são transferidos de uma empresa para outra (Cooper, 2012). Incerteza sobre o comportamento de fornecedores e clientes faz com

que as empresas acumulem estoque de buffer. Intercâmbio mais aberto de informações e uma integração mais estreita das atividades logísticas permite que as empresas reduzam os prazos de entrega e reduzam estoques, para vantagem mútua e benefício da cadeia de suprimentos como todo.

Os membros de uma cadeia de suprimentos integrada devem colaborar para maximizar o veículo dos fatores de carga, minimiza o funcionamento vazio, alcança uma alocação ideal de carga entre modos e padroniza sistemas de manuseio que fazem uso efetivo de capacidade do veículo e do armazém (BALLOU, 2015).

Assim, de forma sistemática, a Figura 1 apresenta como funciona a logística integrada.

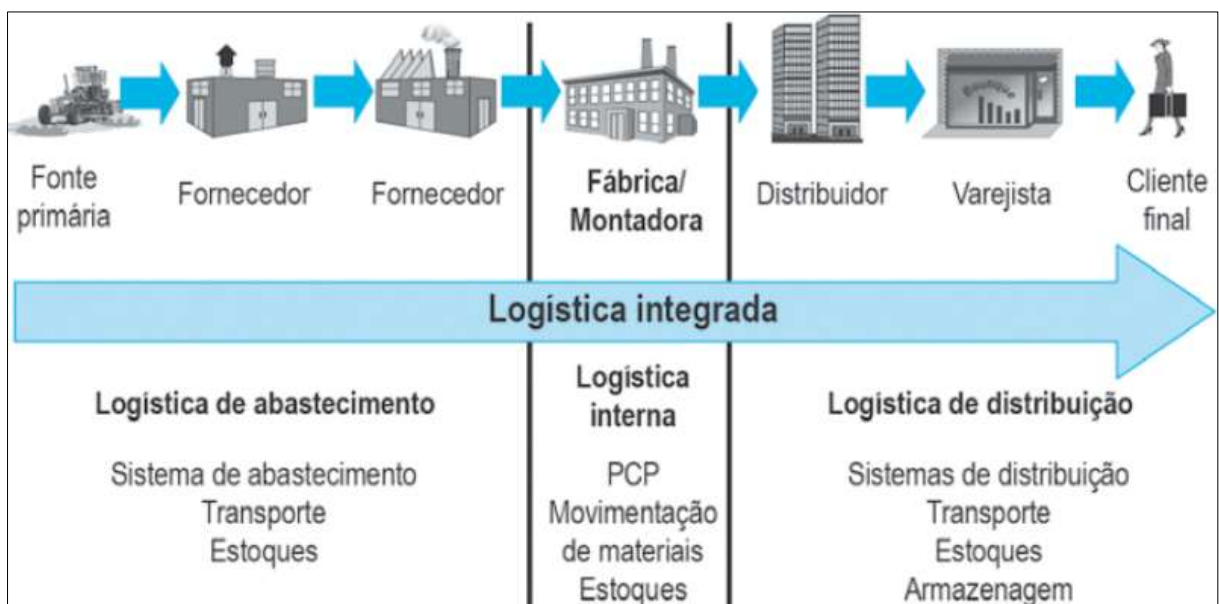


Figura 1: Sistematização da Logística Integrada.  
Fonte: Santos (2014).

### 3 METODOLOGIA

A pesquisa delineou-se em uma revisão bibliográfica em livros, artigos e nas revistas que apresentam altos fatores de impacto, periódicos especializados nacionais e internacionais, com pesquisa realizada nos meses de setembro e outubro de 2019. Gerando conhecimento a ser aplicado em pesquisas aplicadas ou tecnológicas.

A pesquisa bibliográfica é habilidade fundamental nos cursos de graduação, uma vez que constitui o primeiro passo para todas as atividades acadêmicas. Uma pesquisa de laboratório ou de campo implica, necessariamente, a pesquisa bibliográfica preliminar. Seminários, painéis, debates, resumos

críticos, monografias não dispensam a pesquisa bibliográfica. Ela é obrigatória nas pesquisas exploratórias, na delimitação do tema de um trabalho ou pesquisa, no desenvolvimento do assunto, nas citações, na apresentação das conclusões. Portanto, se é verdade que nem todos os alunos realizarão pesquisas de laboratório ou de campo, não é menos verdadeiro que todos, sem exceção, para elaborar os diversos trabalhos solicitados, deverão empreender pesquisas bibliográficas. (Andrade, M. M. 2010, p. 25)

Como critérios para inclusão foram utilizados os descritores “logística”, “logística integrada”, “cadeia de suprimentos” bem como publicações do período de 2000 a 2019, sem restrição a idiomas. Recorreu-se a esse lapso temporal em virtude de algumas referências bases da temática não terem nenhuma publicação mais recente. Como critérios de exclusão foram definidos: Publicações não decorrentes de pesquisa científica como editoriais, comentários, relato de experiências, artigos não relacionados com a temática.

A pesquisa bibliográfica procura explicar um problema a partir de referências teóricas publicadas em documentos [...] busca conhecer e analisar as contribuições culturais ou científicas do passado existentes sobre um determinado assunto, tema ou problema. [...] constitui geralmente o primeiro passo de qualquer pesquisa científica. (CERVO; BERVIAN, 2002, p. 65-66)

Os livros e artigos foram selecionados primeiramente por título, leitura de seus resumos e, posteriormente, por leitura na íntegra.

#### **4 RESULTADOS E DISCUSSÕES**

O papel da estratégia é guiar a empresa em seus esforços para desenvolver e utilizar os principais recursos para atingir os objetivos desejados dentro de um ambiente dinâmico e desafiador. Numa monografia para o Conselho de Logística dos Estados Unidos, Cooper et al. (2012) descrevem o processo de planejamento, como pode ser aplicado à função de logística. Eles resumem isso como um processo identificando as metas de longo prazo da entidade e as amplas etapas necessárias para atingir esses objetivos em um horizonte de longo prazo como preocupações e expectativas futuras dos principais interessados. Esses objetivos podem ser definidos em diferentes níveis e geralmente se baseiam em uma ampla auditoria de capacidades da empresa e oportunidades de mercado. No nível mais alto são amplos objetivos corporativos que afetam o posicionamento de uma empresa dentro de seu

meio ambiente. Nas empresas que atingiram o terceiro estágio de integração, a função logística será representada na equipe de planejamento corporativo, garantindo que as implicações logísticas de cada opção estratégica sejam adequadamente avaliadas.

O estudo de caso de Rodrigues, Nagano e Musetti (2005) pretendeu solucionar o problema central – como a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos-Correios estrutura seu processo logístico (Figura 2) – por meio da exploração de uma revisão conceitual sobre logística e da análise das informações obtidas junto à unidade de análise, contribuindo assim com os estudos sobre logística, em especial aqueles voltados para as empresas prestadoras de serviços, considerando que as operações dos correios são a sua própria competência logística utilizada para prestar serviços.

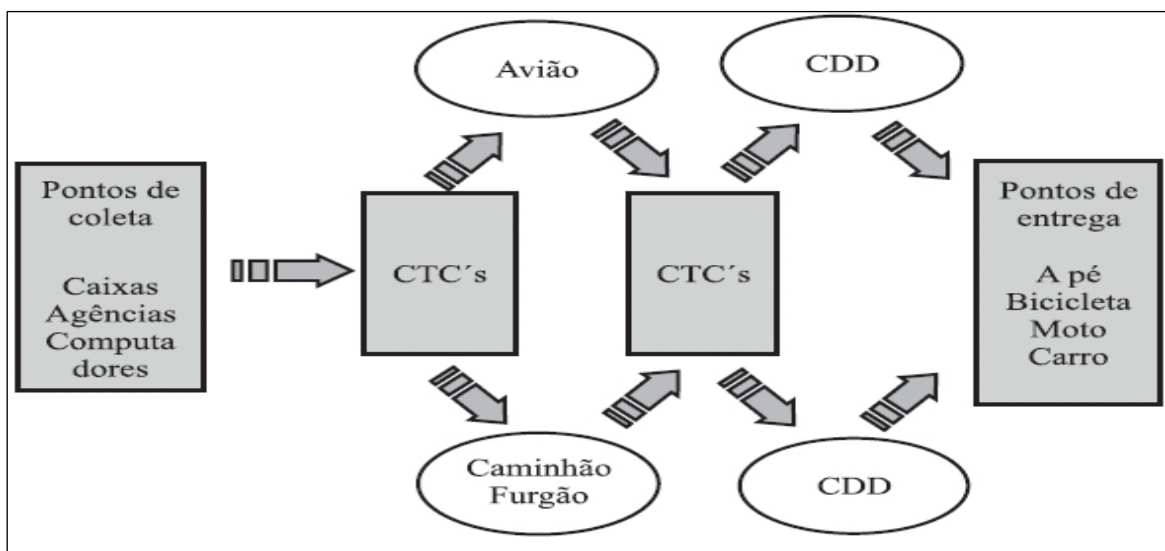


Figura 2: Fluxo postal genérico Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos-Correios.  
Fonte: Rodrigues, Nagano e Musetti (2005)

A abordagem do estudo supramencionado permitiu afirmar que a empresa analisada tem grande preocupação com as atividades logísticas e que, ao contrário de muitas outras teorias administrativas, é possível adequar a prática das orientações da logística integrada às questões de suprimentos e de atendimento aos clientes dos serviços assim como dos produtos, das mercadorias e das informações.

Os estudos de Silva *et al.* (2010) forneceram informações sobre o sistema logístico de uma empresa mineradora localizada em Minas Gerais e a sua relação com a estratégia competitiva. A partir da análise dos dados conseguidos com a empresa, foi possível compreender que a logística assume um papel estratégico como instrumento de diferenciação para produtos commodities, como é o caso do minério

de ferro. A logística do produto da empresa pesquisada está fortemente atrelada à qualidade do produto, além das tarefas de estocar, movimentar e transportar. Enfim, o gerenciamento da logística requer o conhecimento de toda a cadeia produtiva.

A capacidade de ser flexível e se adaptar a diferentes situações é importante em qualquer setor competitivo. Ter uma cadeia de suprimentos integrada permite que as empresas façam isso com muito mais rapidez e fluidez do que seria possível com um modelo de logística tradicional.

Faria e Costa (2015) pontuam que reduzir ou eliminar o desperdício é uma meta constante para a maioria das empresas, em parte pela economia de custos a longo prazo, mas também para atender a requisitos cada vez mais numerosos de fabricação ecológica. A integração da cadeia de suprimentos reduzirá drasticamente o desperdício em várias áreas. Se economizará espaço no armazenamento devido ao melhor gerenciamento de rotas. Isso também economizará emissões, ajudando a atingir as metas ambientais de baixo desperdício. Os caminhões serão preenchidos em todas as partes da rota, maximizando o cubo e garantindo que não tenha caminhões vazios dirigindo. Isso significa que se será mais eficiente e economizará dinheiro.

Martins e Alt (2000) menciona a responsabilidade da logística no planejamento, produção e controle de todo o fluxo de insumos (matéria-prima ou produto acabado) e de informações, deste a fonte provedora de matéria-prima até o consumidor final, observado na figura 3. Deste modo, dentro do fundamento das organizações modernas, o fundamental é atender a demanda e expectativas dos consumidores finais. Na prática, inicia no momento em que o cliente estipula modificar de desejo para realidade.

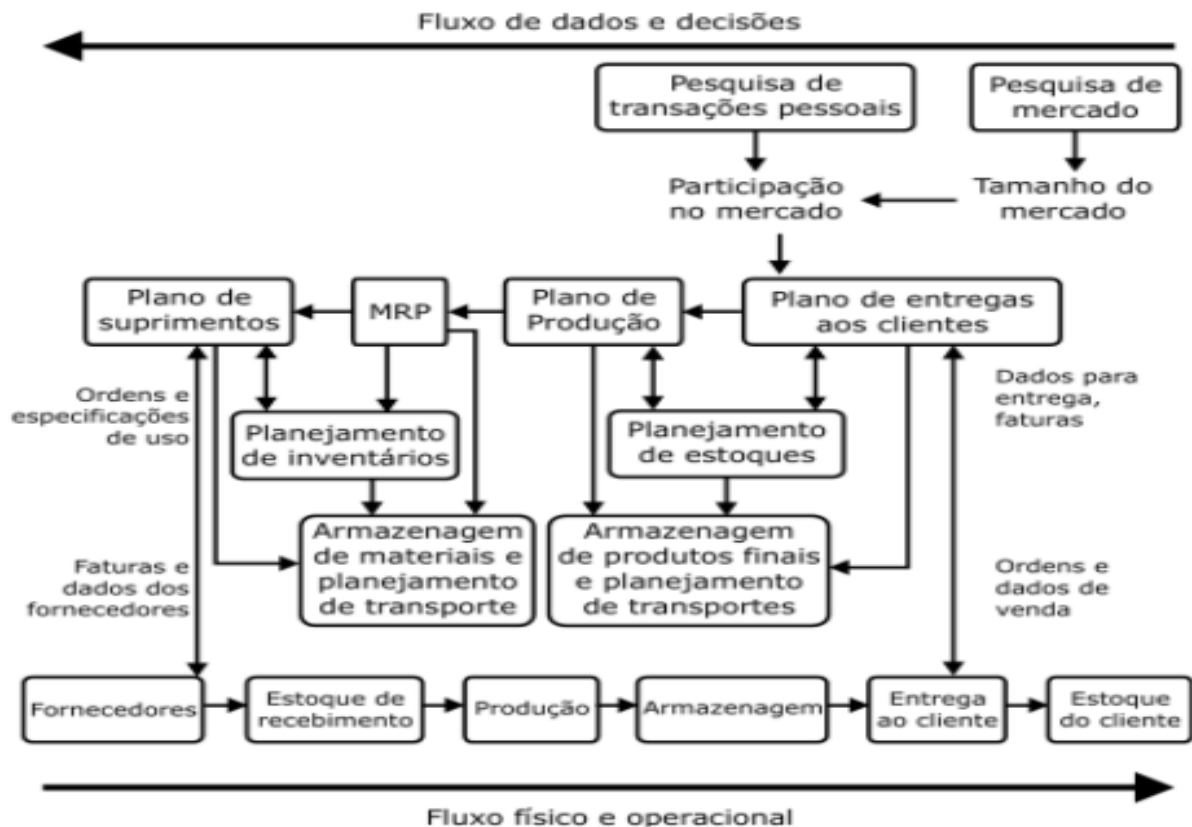


Figura 3: Fluxos Logística Integrada.  
Fonte: Martins e Alt (2000)

## 5 CONCLUSÃO

A logística atualmente é fator preponderante de contribuição para o sucesso ou insucesso das empresas, ou seja, constitui uma grande riqueza que as empresas podem obter e administrar.

Ao término do trabalho foi possível atender ao objetivo geral que foi de apresentar a relevância da logística integrada para o sucesso das empresas no mercado nacional, onde as despesas de logística podem oferecer uma importante vantagem competitiva para as empresas que estão desenvolvendo um sistema eficaz.

A logística possibilita que as mercadorias se tornem disponíveis ao consumidor, em condições de segurança, no menor preço possível em um local determinado.

A vantagem competitiva vem dos serviços ajustados aos requisitos especiais dos produtos da empresa, tornando os custos mais eficientes para cada elemento logístico, agindo de forma responsável, oferecendo confiança, serviços dignos, uma boa informação, flexibilidade, um bom uso de capacidade, inventário eficiente e prevenção contra perdas.

## 6 REFERÊNCIAS

- BALBIM JÚNIOR, A.; VEY, I. **Desafios da logística no Amazonas** (2009).
- BALLOU, R. H. **Gerenciamento da cadeia de abastecimento: planejamento, organização e logística empresarial**. 4. ed. Porto Alegre: Bookman, 2015.
- BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J. **Logística Empresarial: O processo de integração da cadeia de suprimento**. São Paulo: Atlas, 2011.
- CAIXETA FILHO, J. V.; MARTINS, R. S.; **Gestão logística de transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2007.
- CARDINALI, R. Does the future of military logistics lie in outsourcing and privatization? Accountants — the new gatekeepers of war-time operations. **Work Study**, Bradford, v.50, n.3, p.105-110, 2011.
- CDLM. Câmara dos Dirigentes Lojistas de Manaus. **LOGÍSTICA - O desafio em importar e exportar no Amazonas** (2017).
- COOPER, J.C. Logistics strategies for global businesses. **International Journal of Physical Distribution and Logistics Management**, v. 24, p. 12–23, 2012.
- CHRISTOPHER, M. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos**. São Paulo: Ed Futura. 2010.
- FARIA, A.C.; COSTA, M.F.G., **Gestão de custos logísticos**. São Paulo: Atlas, 2015.
- GURGEL, F. A.; **Logística Industrial** – São Paulo: Atlas, 2000.
- NOVAES, A. G. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição: Estratégia, Operação e Avaliação**. Rio de Janeiro. Campus, 2012.
- NUNES, F. R. M. A influência dos fluxos logísticos sobre o tamanho e a idade das empresas fabricantes de jeans femininos para adolescentes e jovens. 336 f. **Tese** (Doutorado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.
- RAZZOLINI, E. **Logística: evolução na administração – desempenho e flexibilidade**. 3. reimpressão. Curitiba, PR: Juruá, 2010.
- RODRIGUES, E.A.; NAGANO, M. S.; MUSETTI, M. A. Um estudo sobre as especificidades da logística integrada dos Correios. **XII SIMPEP** – Bauru, SP, Brasil, 7 a 9 de novembro de 2005.
- SANTOS, S. D. **Estratégia de contratação de operadores logísticos**. Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Out, 2014.

SILVA, A. T.; SILVA, W. L.; BENVENUTO, S. R.; SANTOS, S. A. A logística integrada como fonte de vantagem competitiva: o caso de uma empresa do setor de mineração. **XXX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO**. Maturidade e desafios da Engenharia de Produção: competitividade das empresas, condições de trabalho, meio ambiente. São Carlos, SP, Brasil, 12 a15 de outubro de 2010.

Martins, P. G.; Alt, P. R. C. **Administração de Materiais e Recursos Patrimoniais**. 1. Ed. São Paulo: Saraiva, 2000.

Andrade, M. M. **Introdução à metodologia do trabalho científico**: elaboração de trabalhos na graduação. -10. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

Cervo, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro. **Metodologia científica: para uso dos estudantes universitários**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1983.