

MERITÍSSIMO JUIZ DE DIREITO DA 5.ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE JUNDIAÍ, ESTADO DE SÃO PAULO.

309.FJAL.12.00013465-6 211112 1319 80


**Processo:** 309.01.2010.011067-9 (ordem 1106/10) (Pasta 990).


**Recuperanda:** **JBS TRANSPORTES E LOCAÇÃO DE EQUIPAMENTOS JUNDIAÍ LTDA**, pessoa jurídica de direito privado já qualificada nos autos.

**Objeto:** A Recuperanda vem expor e requerer o quanto segue:

- 1** - Tendo em vista AGC designada para o dia 03/12, na qual será colocado em deliberação a aprovação do Plano de Recuperação Judicial Alternativo atendendo ao solicitado pelos credores então presentes na última AGC (plano esse diferente do originalmente apresentado pela Recuperanda), JUNTA aos autos nessa oportunidade a cópia do PRJ alternativo sobre o qual será deliberado.
- 2** - Outrossim, para se evitar novas eventuais alegações de nulidade, **REQUER** sejam intimados os credores da juntada do PRJ Alternativo, para que - caso queiram - compareçam na respectiva AGC, no qual o respectivo PRJ será colocado em pauta de votação.

**Local e data:** Atibaia/Jundiaí 21 .11.2012.

  
Ricardo Santos Ferreira  
OAB/SP 185.362

  
Bruno Morbidelli Caciari  
OAB/SP 281.050

UNIDADE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS  
Rua Cel. Manoel Martins Jr. - 610 - Jardim Esplanada II  
São José dos Campos - SP - Brasil - CEP 12242-810  
Telefones +55 (12) 3302-1943 ou 3302-1953  
contato@santosferreira.adv.br  
www.santosferreira.adv.br



## Recuperação Judicial

JBS TRANSPORTES E LOCAÇÃO DE EQUIPAMENTOS JUNDIAÍ LTDA -  
ME

PROCESSO 1106/2010

5.<sup>A</sup> VARA CÍVEL DE JUNDIAÍ - SP

ADVOCACIA  
SANTOS  
FERREIRA  
EMPRESARIAL

(12) 3302-1943 / 3302-1953  
[www.santosferreira.adv.br](http://www.santosferreira.adv.br)

ALTERAÇÃO AO PLANO DE RECUPERAÇÃO  
NOVEMBRO / 2012

1202  
E

*“A recuperação judicial tem como objetivo reabilitar as empresas que estiverem em dificuldades econômico-financeiras, possibilitando a manutenção destas como fontes produtoras de riquezas, pagadoras de tributos e geradoras de empregos, salvaguardando o interesse dos credores e concomitantemente, sua função socioeconômica na comunidade em que atua. Para tanto, a nova lei coloca à disposição de credores e devedores um amplo rol de instrumentos destinados a facilitar a repactuação de dívidas e restabelecimento da viabilidade econômica”*

1203  
P

## **1- RESUMO EXECUTIVO**

A presente alteração ao Plano de Recuperação Judicial e ao Plano de Pagamento aos Credores teve início em outubro de 2012, e foi elaborado pela alta direção da empresa **JBS TRANSPORTE E LOCAÇÃO DE EQUIPAMENTOS JUNDIAI LTDA ME**, considerando as oportunidades e limitações estabelecidas pela Lei 11.101 de 09 de Fevereiro de 2005, denominada "Nova Lei de Falências e Recuperação de Empresas".

O Plano de Recuperação judicial ressalta as principais causas da crise financeira e as ações corretivas consideradas como necessárias ao retorno da viabilidade econômica e agrega informações complementares como uma análise macroeconômica do setor de Transportes e Logística, bem como o plano de pagamento dos credores sujeitos à Recuperação Judicial.

## **2- HISTÓRICO DA EMPRESA**

A empresa JBS TRANSPORTE foi fundada em 16 de dezembro de 1996 pelo Sr. Jurandir Braga da Silva e a Sra. Neusa Maria Braga atuais diretores da Companhia. A JBS é uma empresa com qualidade de serviços atestada por varias empresas. Equipada com frota própria e maquinas de içamento de ultima geração, a companhia está localizada no centro do município de Jundiaí, e utiliza uma área de 21.000 m², também situada na cidade de Jundiaí, atendendo alto grau de exigência com agilidade e eficiência alcançando todo território Nacional.

## **2.1- ASPECTOS LEGAIS**

### **2.2- DENOMINAÇÃO**

A empresa tem como nome empresarial a **denominação JBS TRANSPORTE E LOCAÇÃO DE EQUIPAMENTOS JUNDIAI LTDA ME**. Por força da presente recuperação judicial, as atividades legais assumidas após o dia 13 de julho de 2010 levam a denominação **JBS TRANSPORTE E LOCAÇÃO DE EQUIPAMENTOS JUNDIAI LTDA ME EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL**, por força do disposto no artigo 69 da Lei 11.101/05.

1204  
e

#### **2.3 CADASTRO NACIONAL DE PESSOAS JURÍDICAS:**

A empresa está devidamente cadastrada no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda sob o número **CNPJ/MF 03.836.409/0001-30.**

#### **2.4 ENDEREÇO:**

A empresa tem sua matriz com sede social na Rua José Alves da Cunha Lima, nº 169 Sala 21 – Vila Nova Espéria, na cidade de Jundiaí, estado de São. CEP: 13.211- 050

#### **2.5 FUNDAÇÃO:**

A empresa foi fundada no ano de 1996, tendo seu contrato social de constituição arquivado e registrado perante a Junta Comercial do Estado de São Paulo sob o NIRE nº 35216273217, em sessão **de 22 de maio de 2000.**

#### **2.6 OBJETO SOCIAL:**

A empresa tem por objeto social Comércio varejista de cal, areia, pedra britada, tijolos e telhas Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional, Aluguel de máquinas e equipamentos para construção sem operador, exceto andaimes. (A sociedade tem por objetivo: "transportes rodoviário de cargas em geral, locações de guinchos, munck, guindastes e comércio de pedras e areia."

#### **2.7 ADMINISTRAÇÃO DA EMPRESA:**

Quando do requerimento da Recuperação Judicial a empresa era administrada pelo Sr. Jurandir Braga da Silva, casado, empresário, **portadora do RG n.º 4.967.807-3 SSP/SP, cadastrado no CPF n.º 187.580.968-68, residente e domiciliado em Jundiaí, estado de São Paulo, na Rua José Pisapio, nº 33 – Jardim Ermida 1, Cep: 13212-113.**

Contudo, por questões que serão melhores explanadas oportunamente, a empresa atualmente continuará sendo administrada pelo Sr Jurandir Braga

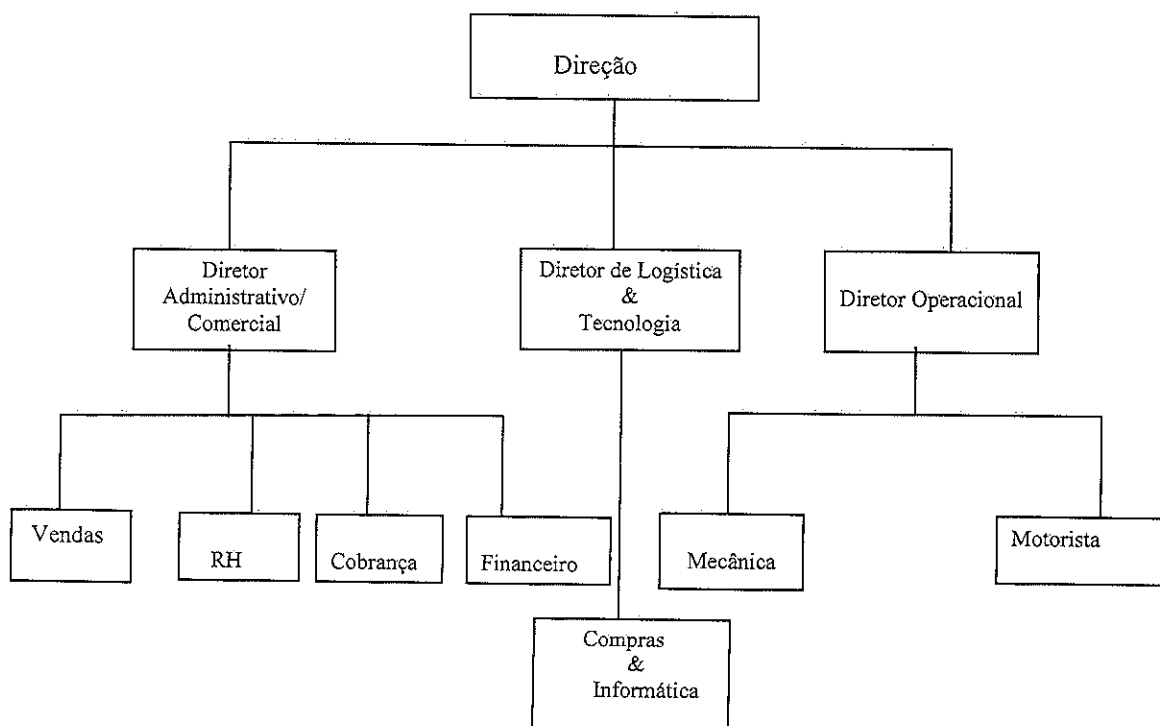
1205  
P

da Silva e auxiliado pelos filhos Marcelo Braga da Silva, Marcos Braga da Silva, Juliano Augusto da Silva contando ainda com nova linha de staff de Denilson da Silva Martins, bacharel em Administração e Pós Graduado no Curso de Máster Business Administration da Fundação Getulio Vargas (FGV) em Marketing e da Santos Ferreira Advocacia Empresarial sob a titularidade do Dr. Ricardo Santos Ferreira, **OAB/SP 185.362**

### **2.8 ORGANOGRAMA EMPRESARIAL**

A empresa adota o organograma vertical porém as atividades estavam dispersas. Contudo, por questões que serão melhores explanadas oportunamente Quando do requerimento da Recuperação Judicial, tinha em seu topo o Conselho a Sr. Jurandir Braga da Silva, então com o cargo de Diretor presidente.

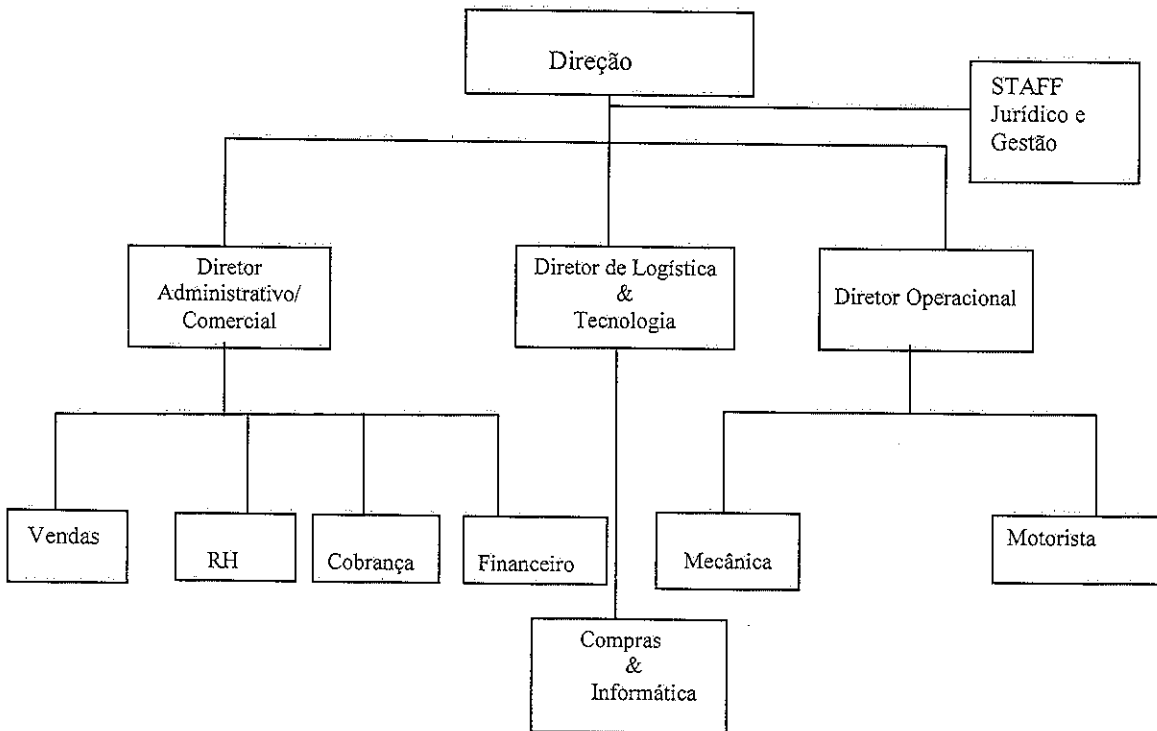
### **2.9 ORGANOGRAMA ATUAL**



1206  
P

**2.10 NOVO ORGANOGRAMA**

Após o deferimento do processamento do pedido de Recuperação Judicial o Organograma Hierárquico foi modificado alinhado conforme necessidade da empresa, conforme o próximo organograma apresentado.



1207  
B

#### **2.11 CONSTITUIÇÃO SOCIAL:**

O Capital Social da empresa JBS Transporte E Locação de equipamentos Jundiaí LTDA.ME. é constituído atualmente por R\$ 25.000,00 (Vinte e cinco mil reais), divididos em 25.000 (vinte e cinco mil) quotas sociais.

#### **2.12 DISTRIBUIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL:**

Atualmente o capital social da empresa JBS Transporte E Locação de equipamentos Jundiaí LTDA.ME; está distribuída entre seus dois únicos Sócios, sendo que 24.999 quotas sociais, correspondentes do capital social, pertencem a Sócia Neusa Maria Braga da Silva , brasileira casada, empresária, portador do documento de identidade de RG. 6.857.643-2 SSP/SP e CPF 150.444.258-00, residente e domiciliada em Jundiaí, estado de São Paulo, na Rua José Pisapio, nº 33 Jardim Ermida 1 CEP 13.212-113 a outra 1.00 cota social, totalizando o restante do capital social, pertencendo ao Sócio Juliano Augusto Braga da Silva, brasileiro, solteiro, empresário, portador do documento de identidade RG. 23.267.730-XSSP/SP, e CPF nº 225.078.578-38, residente e domiciliado na cidade de Jundiaí, estado de São Paulo, na Rua José Pisapio, nº 33 Jardim Ermida 1., CEP 13.212-113.

#### **2.13 ESTRUTURA DA EMPRESA:**

#### **2.14 PATRIMÔNIO:**

O patrimônio da empresa hoje se encontra aproximadamente em torno de;  
**R\$ 4.400.000,00 (Quatro milhões e quatrocentos Mil Reais).**, levantamento realizado em Agosto de 2010 dos ativos da empresa.

#### **2.15 ESTRUTURA DE MÃO DE OBRA:**

Atualmente a empresa gera 20 empregos diretos e indiretamente circula variavelmente 08 empresas prestadoras de serviços no segmento de (pneumática, Mecânica, Elétrica, Hidráulica, Segurança, Limpeza, Informática entre outros).



1208  
C

## **2.16 BENEFÍCIOS OFERECIDOS AOS COLABORADORES**

Aos funcionários são concedidos os benefícios;

- Vale transporte
- Ticket Alimentação
- Convênio médico familiar
- Convenio farmácia.

## **2.17 CAMPO DE ATUAÇÃO PROFISSIONAL**

- IÇAMENTO;
- DESOVAS DE CONTAINERS;
- MUDANÇA DE LAYOUT;
- PROMOÇÕES TÉCNICAS;
- TRANSFERENCIAS INDUSTRIAIS;
- TRANSPORTES ESPECIAIS;
- TRANSPORTES EM GERAL.

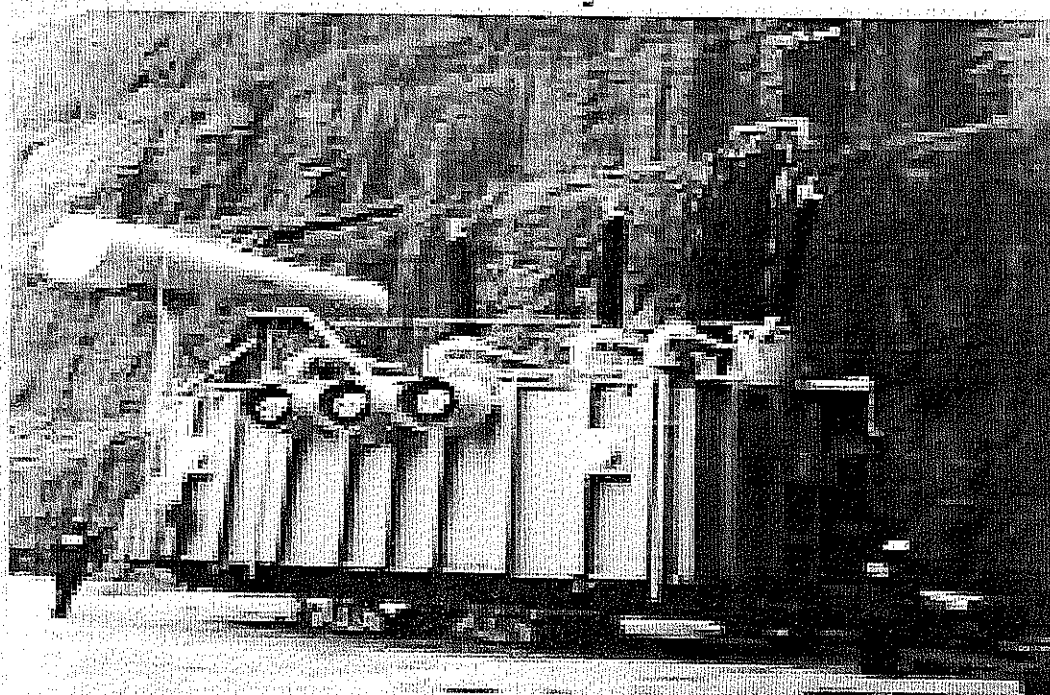
## **2.18 EQUIPAMENTOS E TECNOLOGIA**

No cenário de exigência a JBS conta com equipamentos com tecnologia de ponta para atender com segurança e qualidade aprovada por varias empresas de diversos segmentos.

1209

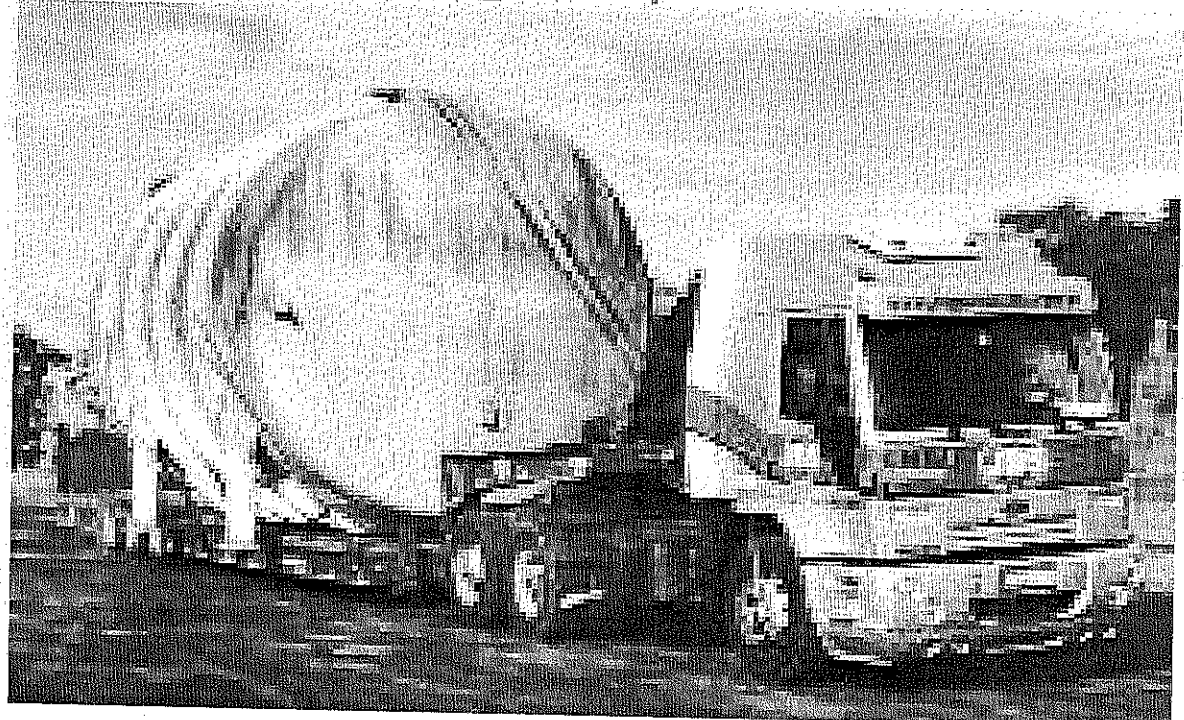


## Remoção



1210  
P

# Carga Especial



1211  
②



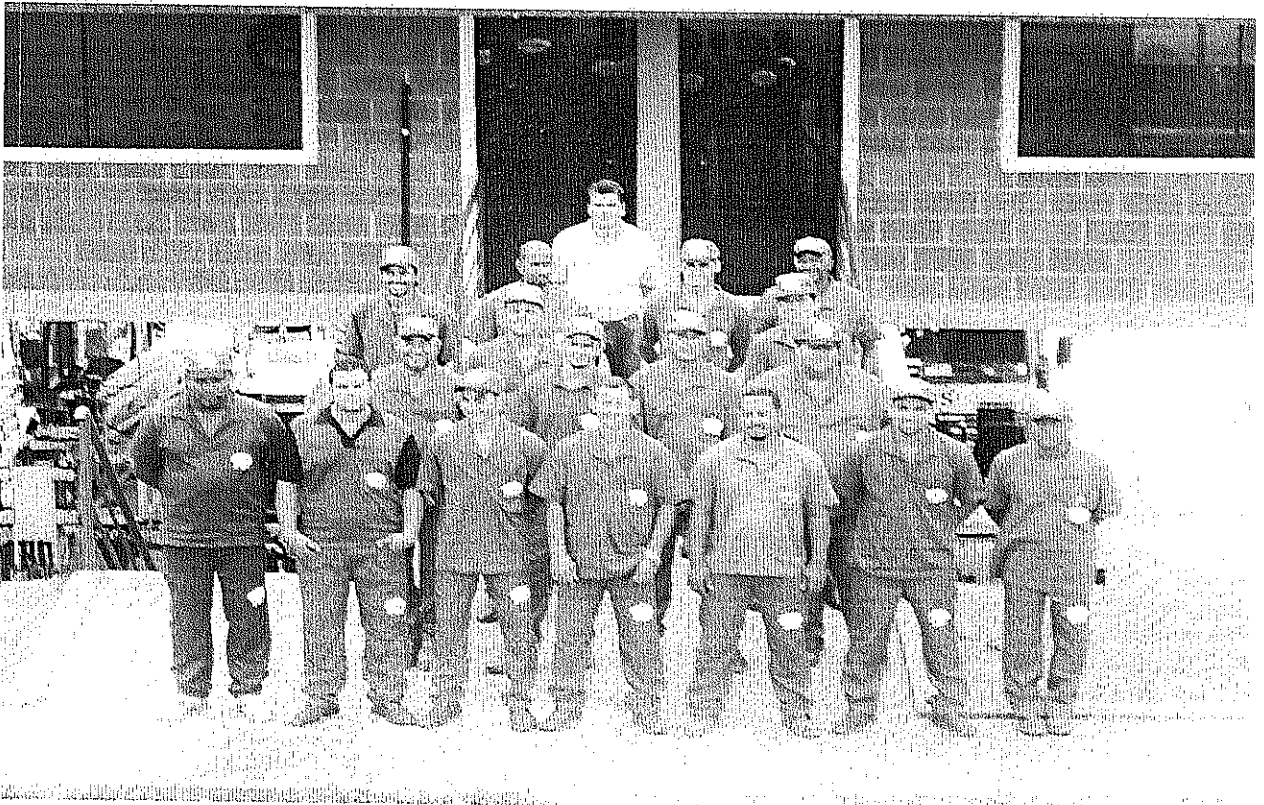
1212



1213  
⑩



2.19 FOTO EQUIPE DE TRABALHO JBS



## 2.20 PORTFOLIO DE SERVIÇOS

1219  
C

**Dentro de seu portfolio destacam-se os seguintes serviços:**

**Guindaste veicular articulado:** Com variedade de modelos de capacidades entre 10 a 20 toneladas métricas e alcance de 12 a 25 metros em vertical. A JBS assegura alta tecnologia e segurança aos seus clientes.

**Guindaste rígido telescópico:** Disponibilizamos locações diárias e mensais, oferecendo equipamentos da mais alta tecnologia, tanto para operações em vertical como na horizontal (dentro de galpões baixos) aliados a operadores treinados para fazer das suas necessidades uma grande satisfação.

**Empilhadeiras:** Locação de empilhadeiras com capacidade de até 7 toneladas.

**Transporte Pesado, Especial e Carga Seca:** A experiência que a JBS LOCAÇÃO DE GUINDASTES E TRANSPORTE PESADO adquiriu em transportes rodoviários, garante aos seus clientes a completa assistência em movimentação de cargas de dimensões e peso excessivos.

**Carga Seca:** Possuímos linhas de carretas e caminhões trucados especializados em cargas fechadas para várias regiões do Brasil. Toda nossa frota possui bloqueador via satélite.

**Remoção Industrial:** Equipes especializadas em movimentação de seu maquinário, seja manualmente, mecanizada com empilhadeiras, guindastes, etc. Proporcionamos a mudança de sua empresa na mais perfeita ordem, com a adequação dos equipamentos no novo layout exigido.

## 2.21 PRINCIPAIS CONCORRENTES

### TRANSREMOÇÃO TRANSPORTES

Rua Maestro Gabriel, 465 – Bairro do Limão – SP

Fone: 11- 3933 9494

**MAMUTH TRANSPORTES DE MAQUINAS LTDA.**

Estrada Turisitica do Jaraguá, 1606 – Vila Chica Luiza –SP

Fone: 11 – 3904 4138

**JB GALEGO TRANSPORTES LTDA.**

Rua Reverendo Coriolano , 168 - Jundiaí – SP

Fone: 11- 3903 4588

**GUINDASTES JUNDIAI REMOÇÃO E TRANSPORTE**

Rua Tiradentes, 1235 – Vila Rio Branco – Jundiaí – SP

Fone: 11 – 4521 8807

**2.2.2. PRINCIPAIS FORNECEDORES:**

DÉLPHOS SERVIÇOS SEGURANÇA & LIMPEZA

DÉLLA VIA PNEUS LTDA.

CPFL – COMPANHIA ITAPETININGA DE FORÇA E LUZ.

CCM – DISTRIBUIDORA DE LUBRIFICANTES LTDA.

FOX – TELECOMINICAÇÃO & INTERNET

G&P – COMERCIO E MANUTENÇÃO DE GUINDASTES E EQUIPAMENTOS LTDA.

TIM – TELEFONIA CELULAR

TRANSAT – RASTREADORES



1216  
P

**2/23 CREDIBILIDADE**

A empresa JBS com a nova visão sistêmica do negócio ampliou e mantém como clientes ativos mais de **490 clientes** dos mais variados seguimentos entre empresas Nacionais e Multinacionais. Os serviços são contratados via contrato e serviços spot podendo destacar assim alguns Clientes renomados no mercado Brasileiro como:



## 3.0 MERCADO DA LOGÍSTICA

1217  
C

### 3.1 A IMPORTANCIA DA LOGÍSTICA NO MERCADO GLOBAL

Pode-se definir logística como sendo a junção de 04 atividades básicas para tramitação dos produtos:

**AQUISIÇÃO - MOVIMENTAÇÃO – ARMAZENAGEM – ENTREGA.**

O termo logístico, de acordo com o dicionário francês (logistique) e tem como as suas definições “Parte da arte da guerra que trata do planejamento e da realização do projeto e desenvolvimento, obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção e evolução do material (para fins operativos ou administrativos.)”.

Faz-se necessário atentar para definição correta do termo logística e a aplicação como diferencial competitivo em qualquer tipo de organização.

Pode-se então constatar que logística é a parte de gerenciamento da cadeia de abastecimento que planeja, implementa e controla o fluxo de armazenamento eficiente e econômico de matéria prima, materiais semi acabados e produtos acabados, bem como a informação a eles relativas, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, como o propósito de atender as exigências do cliente.

No mercado altamente competitivo, onde as inovações e as mudanças ocorrem de forma acelerada, a existência de consumidores exigentes, com diferentes necessidades a serem atendidas de forma cada vez mais exclusiva, faz com que as empresas busquem novas formas de gestão de seus negócios em direção à fidelização dos seus clientes. Juntam-se a busca pelo sucesso do cliente com o retorno satisfatório para o capital investido pelos acionistas.

Dessa forma, a empresa estará aumentando suas chances de se manter no mercado no qual está inserida, bem como obter melhores condições de enfrentar seus concorrentes.

1213  
C

Para Porter (1989), o gestor no esforço de melhor posicionar a empresa no ambiente, ou buscando influenciá-lo a favor da organização, deve conhecer e compreender os fatores ambientais predominantes no contexto. É importante salientar que o mercado não é algo fixo, mas sim um ambiente onde as mudanças ocorrem de forma rápida, exigindo da empresa estratégias flexíveis para aumentar a possibilidade de alcançar o desempenho esperado.

Atualmente, uma atividade que está em evidência no âmbito empresarial é a do transporte, que simplificada consiste na tarefa de levar mercadorias de um lugar para outro. Esta atividade é a chave que aproxima indústrias, comerciantes e clientes, envolvendo elementos importantes como preço do serviço, pontualidade da entrega, condições físicas dos bens entregues, informações do mercado, entre outros.

Estes elementos são levados em consideração pelas organizações no momento da definição de qual empresa (operador logístico) se tornará parceira para o desenvolvimento dos serviços logísticos.

No Brasil, observa-se que o mercado de transporte está em pleno processo de reestruturação em virtude da globalização e da abertura do mercado iniciada na década de 90. Como consequência deste processo, tem-se a chegada de organizações internacionais, que descobriram no Brasil um potencial enorme para crescer e ampliar os seus negócios, devido ao enorme território brasileiro e a existência de transportadoras que desempenhavam a função transporte.

Essas organizações iniciaram suas atividades no país impulsionando a implantação de ferramentas modernas de gerenciamento, agregando valor aos serviços oferecidos aos clientes, contribuindo assim, para tornar o setor mais dinâmico.

Este novo cenário vem obrigando as organizações locais a redefinirem suas formas de gestão para manterem a viabilidade de seus negócios. Com todas estas mudanças, os clientes passaram a desfrutar de serviços alternativos e

1219  
①

diferenciados o que, cada vez mais, incitou o aumento de suas exigências em relação ao nível de serviço oferecido e custo menores.

Nesse ponto surge a logística para agregar e sincronizar todas as operações de uma organização, segundo Ballou (2001) a logística envolve todas as operações relacionadas com planejamento e controle de produção, movimentação de materiais, embalagem, armazenagem e expedição, distribuição física, transporte e sistemas de comunicação que, realizadas de modo sincronizado, podem fazer com que as organizações agreguem valor aos serviços oferecidos aos clientes, e também oportunizem um diferencial competitivo perante a concorrência.

Para Bowersox e Closs (2001), o objetivo central da logística é o de atingir um nível de serviço ao cliente pelo menor custo total possível, buscando oferecer capacidades logísticas alternativas com ênfase na flexibilidade, na agilidade, no controle operacional e no compromisso de atingir um nível de desempenho que implique um serviço perfeito.

O mercado sofre alterações rápidas e muitas vezes as organizações não estão preparadas para absorver estas mudanças, dificultando sua adaptação ao novo ambiente de negócios.

Portanto, desenvolver um bom processo de planejamento logístico, é de importância extrema para a organização, pois um planejamento logístico orientado para atender as necessidades impostas pelo mercado, faz com que se mantenha o controle da organização.

Esse controle advém do equilíbrio dos recursos financeiros disponíveis e da oferta de serviços especializados que o operador logístico pode oferecer, de forma que se agregue valor aos mesmos e também, oportunize um diferencial competitivo perante a concorrência, sem afetar a rentabilidade da organização.

1270  
P

## 3.2 EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA NO BRASIL

Iniciamos com uma retrospectiva do transporte de cargas até os dias atuais tentando mostrar a importância da organização está sempre se recriando, inovando e desenvolvendo parcerias que agreguem valor para os seus serviços e produtos.

De acordo com o estudo de Macohim (2001) a evolução do transporte no Brasil:

- 1902: registra uma empresa de transporte rodoviário de cargas, companhia de União dos transportes, que se mantém até 1942.
- 1908-1909, registram os primeiros caminhões utilizados no transporte rodoviário.
- 1914-1918 Primeira Guerra Mundial. Interrompe-se a importação de produtos manufaturados para o Brasil; estimula-se a criação de novas indústrias; inicia-se uma série de ações em favor da rodovia e o setor de transportes, no País, cresce e torna-se mais atuante.
- 1918 - final da Guerra. A navegação volta a ocupar seu lugar de destaque entre os meios de transporte do país. É fundada a maior empresa de navegação do País, a Cia de Navegação Lloyd Brasileiro.
- 1919 - cresce o tráfego de automóveis no Brasil; a Ford Motor Company decide criar a Ford Brasileira.
- 1927 - implanta-se no País o transporte aéreo; instala-se a General Motors do Brasil.
- Final dos anos 20 - crise na ferrovia e o monopólio ameaçado; cresce o número de veículos automotores fabricados no Brasil; o automóvel e o caminhão são vistos como uma necessidade ao progresso.

122  
C

- 1929- 144.776 veículos automotores trafegam pelas ruas e estradas brasileiras.
  - 1930 - O governo Vargas incentiva o processo industrial e a economia

entra num período de recuperação a partir de 1933.
- 1937 - É criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que em 1944, apresenta o Plano Rodoviário Nacional.
- 1939 - A frota nacional é composta por 190.000 veículos, dos quais um terço era caminhões. Surgem os pioneiros do transporte rodoviário.
- 1943 - Segunda Guerra Mundial – interrompem-se as trocas comerciais entre as nações; o transporte rodoviário chega à beira do colapso, em função das dificuldades de importação de petróleo.
- 1944 – Verifica-se o aumento considerável das rodovias que chegam a 277.000 Km; o transporte rodoviário de cargas inicia sua fase de expansão.
- Década de 50 - Novo modelo de industrialização no governo JK; a indústria automobilística assume papel preponderante no processo de industrialização; construção de rodovias pioneiras e construção de

Brasília; implantação da indústria automobilística viabiliza a criação do

sistema de Transportes Rodoviário de Cargas (TRC), em substituição ao sistema ferroviário.

- Ao final dos anos 60, a exceção de Manaus e Belém, todas as capitais brasileiras estavam interligadas por estradas federais.
- Na década de 70, estrada virou questão de soberania nacional, sendo que em 1980, o Brasil tinha 47 mil quilômetros de estradas federais pavimentadas.
- Na Segunda metade da década de 90, com a privatização de ferrovias,

começa-se a investir mais nos modais ferroviários e a modernização dos portos começa a dar ênfase na cabotagem pela costa e pelos rios do Brasil; hoje, mesmo assim, mais de 70% do nosso transporte ainda é feito no modal rodoviário; o modal aéreo ainda é muito caro no Brasil, o que dificulta a sua utilização.

### 3.3 PANORAMA NACIONAL DE TRANSPORTES RODOVIÁRIO DE CARGAS

De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), falta no Brasil um estudo completo e detalhado que possa mensurar as reais condições da malha rodoviária nacional e que possa nos dar indicativos corretos das causas dos problemas, para que possamos combatê-las.

A qualidade dos serviços oferecidos e o desempenho das empresas são afetados por graves problemas com os quais o setor vem convivendo há vários anos.

Para Günther (1988), tanto no aspecto geográfico como na sua particularidade operacional, constatou-se uma necessidade de serviços, que vem sendo um resultado do exercício empresarial no transporte rodoviário de bens. Esta necessidade deve ser examinada em todo seu perfil, desde a oferta e procura de bens, até o aspecto temporal de sua existência.

Sem transportes, produtos essenciais não chegariam às mãos de seus consumidores, indústrias não produziriam, não haveria comércio externo. Qualquer nação fica literalmente paralisada se houver interrupção de seu sistema de transporte, como foi o caso no Brasil da greve dos motoristas de caminhões ocorrida em 1995, que paralisou boa parte do país. Além disso, transporte não é um bem importável.

No caso de um país de dimensões continentais como o Brasil, esse risco se torna mais crítico.

#### **3.1 MERCADO BRASILEIRO EM NÚMEROS**

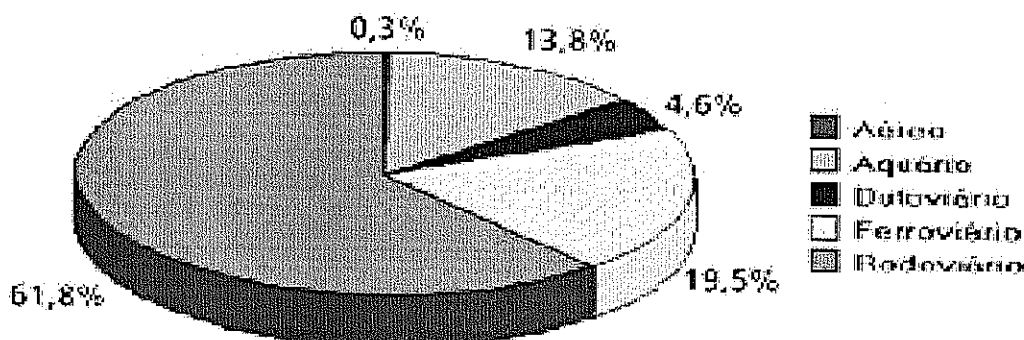
O mercado brasileiro de logística é estimado em US\$ 70 bilhões. Desse total o custo relativo ao transporte responde pela maior parcela, variando entre 4% e 25% do faturamento bruto, e em muitos casos, superando o lucro operacional. Os gastos das empresas brasileiras com logística atualmente correspondem a 60% para transporte e 40% para armazenagem, administração de pedidos e estoque. Segundo dados da Associação Brasileira de Logística (Aslog), a logística já movimenta em cerca de 20% do PIB.

Em 1998, o custo total de transporte nos Estados Unidos foi de US\$ 529 bilhões representando 59% de todos os custos logísticos e 6,2% do PIB. No Brasil estima-se que estes custos estão na ordem de US\$ 30 bilhões. Através do gráfico abaixo, pode-se visualizar a distribuição brasileira de cargas por modal. Atualmente o transporte rodoviário responde por 61,8% da carga transportada, o ferroviário por 19,5%, o aquaviário por 13,8%, o dutoviário por 4,6% e o aéreo por 0,3%.



1224  
C

## Distribuição de Cargas (%)



Fonte: Celpol  
Período: 1999

### Transporte Rodoviário

O segmento rodoviário caracteriza-se pela fragmentação e dispersão com mais de 12.000 empresas de transporte de cargas sendo que 95% delas são pequenas e médias. Há apenas seis empresas com faturamento anual superior a R\$ 100 milhões. As vinte maiores empresas do setor não chegam a somar 9% do mercado. Há mais de 370 mil transportadores autônomos ou cerca de um terço da frota nacional de caminhões. Nos EUA são apenas 60 mil.

### Transporte/Ferroviário

Enquanto nos países desenvolvidos o transporte de cargas por ferrovias atinge a média de 50% do total, no Brasil, o transporte ferroviário representa cerca de 20% do transporte de carga. Mesmo com um maior investimento em recuperação das malhas ferroviária e equipamentos em geral, as ferrovias ainda não conseguiram diversificar significativamente a carga que continua concentrada em minérios, grãos e combustíveis.

### Transporte/Aquaviário

O transporte aquário (fluvial e marítimo) representa cerca de 13,9% na distribuição de cargas no Brasil. O transporte fluvial tem possibilidades de se expandir no país uma vez que o Brasil possui a maior extensão aquaviária do mundo. Somente na Amazônia há 25 mil km de rios.

### Transporte/Aéreo

O índice de 0,3% de participação do modal aéreo no total da distribuição de cargas indica uma baixa penetração do modal aéreo, geralmente utilizado para o transporte de perecíveis físico ou econômico, encomendas expressas e itens de exportação.

Análise do investimento em Logística por segmento de mercado

1205  
P

### **Químico/Petroquímico**

O segmento Químico pode ser considerado mais pulverizado que os demais segmentos. As cinco maiores empresas do setor detêm 13% de todo o faturamento do mercado. 95% do transporte nesse segmento é feito por rodovias. A maior parte do restante por ferrovias e uma pequena parte por cabotagem. Com uma taxa de crescimento anual de 5%, os gastos com logística representam 6% da sua receita. No segmento Químico, 8% da produção é exportada e o transporte rodoviário é o mais utilizado. Os estados do RJ, ES, MG, SP representam 70% da produção nacional.

### **Fertilizantes**

O mercado de fertilizantes é constituído por cinco grandes players que representam 54% da receita total desse segmento. A taxa de crescimento anual deve girar em torno de 5% enquanto o potencial desse segmento para o comércio eletrônico fica em torno de 16% de sua receita. A produção de fertilizantes é quase totalmente destinada ao mercado interno. O pouco exportado tem destino ao Mercosul. A principal região consumidora de fertilizantes no Brasil é a região centro-sul que abrange os estados do centro-oeste, do sudeste e do sul. O Brasil é o quinto maior país importador de fertilizantes.

### **Papel**

e

### **Celulose**

Praticamente todo o transporte (99%) desse tipo de produto é feito através de rodovias. Os gastos estimados com logística nesse segmento giram em torno de 13% de sua receita total. O mercado interno absorve 80% da produção.

### **Mineração**

Mais da metade do mercado de mineração brasileiro, estimado em US\$8 bilhões e com gastos de logísticas na ordem de 25% de sua receita, está concentrado em cinco grandes players. Esse segmento apresenta um potencial de crescimento de aproximadamente 7% e negócios via Internet de 16%. O transporte ferroviário responde por 76% desse segmento e 40% dos produtos são exportados. Os estados de MG e PA representam 60% da produção desse segmento.

### **Grãos**

O transporte de grãos é feito em sua maior parte (65%) por ferrovias. Aproximadamente metade do mercado brasileiro de grãos está concentrado em quatro grandes players. Esse segmento apresenta um significativo percentual de estimativas com gasto logísticos (31% de sua receita). Os principais produtos são milho (34%), soja (35%) e arroz (10%).

### **Cimento**

No Brasil a produção de cimento é gerida por 13 importantes grupos industriais que operam 60 fábricas. Após a implantação do Plano Real, o setor cimenteiro apresentou contínuas taxas de crescimento na produção

1226  
P

física. Esse segmento apresenta uma estimativa de gasto com logística em torno de 30% de sua receita sendo as regiões Sudeste e Nordeste as maiores produtoras de cimento. O sudeste é também responsável pelo consumo de cerca de 54% da produção. Quase 100% da produção é para o mercado interno. O transporte ferroviário tem uma significativa participação na distribuição desse produto.

### **Siderurgia**

O segmento de siderurgia caracteriza-se pela utilização de transporte ferroviário e marítimo. Os estados de SP, ES, MG e RJ representam aproximadamente 70% da produção nacional de aço sendo 36% de toda a produção exportada.

### **Varejo, Bens de Consumo e Alimentos**

Os estados do RJ e SP representam mais de 50% do total do varejo. Mais de 90% da produção é transportada por rodovias. Esses segmentos tendem a crescer aproximadamente de 4 a 5% ao ano.

### **Bebidas**

Esse segmento tem características muito peculiares devido ao alto nível de complexidade logística gerado pelo grande número de plantas, armazenagem, pontos de vendas. Sua estimativa de gastos com logística fica em torno de 13% de sua receita e o potencial B2B em 12%.

### **Eletrodomésticos**

O segmento de eletrodomésticos possui custos muito altos de transporte devido às técnicas necessárias para transporte, armazenamento, manuseio e embalagem. Nesse segmento os fabricantes possuem contratos com os atacadistas para distribuição aos pequenos varejistas objetivando aumentar a cobertura geográfica. Sua taxa de crescimento está em torno de 2% ao ano, um percentual baixo se comparado com anos anteriores que se caracterizou pela explosão das vendas de produtos eletrodomésticos devido à estabilização da economia. Apresenta um grande potencial para o comércio eletrônico B2B (24,5%).

### **Automobilístico**

É um segmento com grande desenvolvimento em logística. Em uma das empresas líderes desse segmento os custos logísticos chegam a 7% dos custos totais ficando atrás somente dos custos de material e produção. O automobilístico é um dos segmentos com maior potencial para o B2B.

Fonte: Aslog

## **3.5 PROJEÇÃO PARA O MERCADO DE LOGÍSTICAS**

## **3.6 PORQUE APOSTAR NO MERCADO DE LOGÍSTICA**

Logística é a chave de muitos negócios por muitas razões, entre os quais incluímos o alto custo de operação das cadeias de abastecimento. É notório

1227  
C

que no mercado que as tendências da organização é a horizontalização, atividade em que muitos produtos até então demandados por determinadas empresas do fim da cadeia de fornecimento passam a ser produzidos por outras empresas, ampliando o número de fontes de suprimentos.

Com o mercado globalizado na medida em que as empresas investem em parceiros comerciais aumentam o gasto com o planejamento em toda cadeia. Mas analisando esta situação de forma holística, percebe-se que há uma redução de custo. Mais importante que tal redução de custo, a atividade logística passa agregar valor, melhorando os níveis de satisfação do usuário. Entretanto a mudança na atividade logística, se não for acompanhado por todas as organizações, sofrerão conseqüências negativas ao invés de resultados positivos.

Tão certo quanto a expansão contínua do comércio exterior brasileiro é o crescimento da logística como fator fundamental no desempenho e competitividade das empresas. O setor avança a passos largos e, invariavelmente, as companhias ou grupos consultados, não apenas resistiram bem à crise mundial de 2008/9 como também preparam novos e polpidos investimentos. Contribuem para isso vários fatores, a iniciar pelo tamanho do agronegócio brasileiro.

De um modo geral, enquanto fusões, aquisições e o lançamento de projetos são realizados - ainda que sem a velocidade que o mercado deseja -, uma melhoria na infra-estrutura é bem-vinda. Ao mesmo tempo, ocorre um processo de profissionalização e aperfeiçoamento da logística no país.

Fatores macroeconômicos ajudaram o setor a manter-se em crescimento, avalia o professor Léo Tadeu Robles, do Programa de Gestão de Negócios, coordenador do Núcleo de Estudos e Projetos Portuários da Unisantos. Além disso, segundo ele, embora tenha ocorrido de um ano a outro, uma inversão nos fluxos da balança comercial, ainda há muitos espaços a serem ocupados pelas empresas, que cada vez mais olham a logística de forma integrada.