

Caracterização do Mercado de Operadores Logísticos da Região Metropolitana de Belém

Daniel Meireles de Amorim (Uepa) daniel_meireles14@hotmail.com
Yasmim Paulina Campos de Oliveira (Uepa) yasmim.paulina@gmail.com
Ana Victoria da Costa Almeida (Uepa) anavictoriaalmeida@yahoo.com.br
André Cristiano Silva Melo (Uepa) acsmelo@yahoo.com.br
Vitor William Batista Martins (Uepa) vitor_engenharia@hotmail.com

Resumo:

Na Amazônia, como um todo, a necessidade por serviço de operadores logísticos, e isto tende a crescer devido à falta de infraestrutura relacionada às especificidades da região em relação às atividades logísticas, que requerem especialistas para sua execução com o mínimo possível de perdas. Contudo, ainda são bastante escassas as informações sobre os operadores logísticos (3PL) atuantes na região. Nesse sentido, este estudo concentrou-se em identificar e caracterizar os 3PL atuantes na região metropolitana de Belém (RMB). Para o alcance do objetivo, foram identificadas as companhias conceituadas 3PL, conforme fundamentações teóricas, e atuantes na RMB; definiu-se o método de caracterização do mercado; e, por fim, o levantamento de informações realizou-se por meio de consultas a sites, publicações e contatos telefônicos e virtuais. Os principais resultados obtidos referem-se às características com percentuais de destaque em relação à amostra analisada: em localização na RMB, a capital Belém posiciona-se à frente dos demais municípios da região com percentual 43,1%, e para os modais utilizados constatou-se que 47,1% operam apenas com o modal rodoviário. Concluiu-se que o trabalho atendeu aos seus objetivos, pois foi capaz de apresentar um panorama do mercado de 3PL atuantes na RMB.

Palavras chave: Operadores Logísticos, 3PL, Prestadores de Serviço Logístico, Mapeamento, Região Metropolitana de Belém.

Description of the Operators Logistics Market the Metropolitan Area of Belém

Abstract

In the Amazon, as a whole, the need for logistics operators service, and this tends to grow due to lack of infrastructure related to the specificities of the region in relation to logistics activities, which require specialists for their implementation with the least possible losses. However, it is still very little information about the logistics service provider (3PL) operating in the region. In this sense, this study focused on identifying and characterizing the active 3pl in the metropolitan area of Belem (RMB). To reach the goal, the reputable 3PL companies were identified as theoretical foundation, and active in RMB; it defined the market characterization method; and finally, the collection of information was carried out through consultations to websites, publications and telephone and virtual contacts. The main results relate to the characteristics with percentages highlighted in relation sample analyzed: on location in RMB, the capital Belém is positioned ahead of other municipalities in the region with percentage 43.1%, and the modal used it was found that 47.1% operate only with road transport. It was concluded that the work has met its objectives because it presented a panorama of the active 3PL in RMB market.

Keywords: Third-Party Logistics Providers, 3PL, Logistics Service Provider, Mapping, Metropolitan Area of Belém.

1. Introdução

A tendência de um mercado cada vez mais competitivo e global vem forçando as empresas a racionalizarem seus processos logísticos, de forma a maximizar os recursos corporativos, levando em consideração que “a estratégia significa o comportamento global da organização em relação ao ambiente que a circunda” (CHIAVENATO e SAPIRO, 2003 p. 38).

Em meio a este contexto, nota-se que é muito incomum uma empresa manter-se competitiva sem a ajuda de parceiros externos. Nesse sentido, as empresas têm se voltado cada vez mais para estratégias de *outsourcing* (terceirização logística) de certas atividades, e os Operadores Logísticos (3PL) têm sido amplamente promovidos, devido aos benefícios atribuídos a eles, como a redução de custos, melhoria de desempenho e possibilidade de maior foco em seu *core business*. Pois, para manter-se eficiente na gestão de fluxos de mercadorias desde o ponto de origem ao local de consumo, são requeridos planejamento e controle de uma multidisciplinaridade logística (AGUEZZOUL, 2014 e BRAVO, 2000).

Em um estudo realizado sobre terceirização logística a nível mundial, concluiu-se que 12% das receitas das empresas são dedicadas à logística. Desse total, uma média de 42% é direcionada ao *outsourcing* (LANGLEY e CAPGEMINI, 2012).

No Brasil, os 3PL são responsáveis por cerca de dois terços dos gastos em logística das empresas em que atuam o que representa uma fatia significativa de seus orçamentos e corrobora para o exposto sobre a importância destes terceirizados (CEL, 2009). No Estado do Pará, aparentemente, não são encontradas muitas informações ou estudos, acadêmicos ou não acadêmicos, direcionados ao assunto.

Ainda há notável carência de informações a respeito dos 3PL atuantes na região, mesmo nas grandes metrópoles e polos econômicos importantes, como é o caso de Belém e sua região metropolitana, sendo importante a realização do mapeamento e caracterização deste mercado para que haja exposição de do panorama atual de atuação das empresas atuantes como 3PL na região, contribuir para avanço do mercado em toda região, gerar conhecimento acerca do assunto, e até possível despertar de interesse de *stakeholders* em investir neste ramo de negócio para atender à região.

Desta forma, o foco deste estudo foi prover conhecimento sobre os 3PL atuantes na Região Metropolitana de Belém, por meio de seu mapeamento e caracterização, contribuir para o direcionamento do setor, bem como para pesquisas futuras sobre o tema e a difusão dessas informações em outros meios.

2. Referencial Teórico

2.1 Terceirização Logística

Originalmente, a logística significa planejar estratégias para combater o inimigo. Em operações militares, a logística tinha a função de agilizar a reposição de suprimentos e armamentos aos soldados, para que estes obtivessem bom desempenho (NOVAES, 2015). De acordo com Dias (2005), até o final da 2ª guerra, a Logística era associada somente às ações militares. Porém, após seu desfecho, surgiu à necessidade de recompor os locais destruídos, diante disto a logística passou também a ser adotada por outros tipos de organizações.

Christopher (2011), por sua vez, afirma que a logística não é uma ideia nova, e princípios pouco mudaram no que diz respeito à necessidade de um fluxo eficaz de materiais e

informações para atender às necessidades do cliente. Contudo, o autor relata que as empresas reconheceram apenas recentemente a grande importância da atividade logística em seus negócios.

Atualmente, um elevado índice de integração vertical nas empresas é incomum e, de acordo com Luna (2006), diversos autores têm denotado o crescimento nas empresas da tendência ao *outsourcing*, no que se refere a atividades logísticas.

O *outsourcing*, ou terceirização logística, consiste na contratação de outrem, com o objetivo de aumentar o desempenho tanto a nível financeiro como a nível operacional, para prestação ou desenvolvimento de uma ou mais atividades logísticas de determinada empresa, que antes eram realizadas internamente. (BELCOURT, 2006; CARDOSO, 2012). Desta forma, a terceirização torna-se uma relação colaborativa e interdependente, pois a empresa terceirizada desenvolve e melhora continuamente a competência a ela destinada e, em contrapartida, a empresa que a contrata perde características de forma total ou parcial.

Lima (2004), no entanto, defende que a terceirização logística é um processo de gestão pelo qual algumas atividades são repassadas para terceiros, com os quais se estabelece uma relação de parceria, ficando a empresa concentrada apenas em tarefas essencialmente ligadas ao negócio em que atua.

Sendo assim, a opção por terceirizar gera grande discussão interna na empresa, para identificar as atividades em que de fato deve ocorrer a terceirização.

O *outsourcing* pode ser aplicado desde atividades logísticas simples até a participação completa no processo logístico. Ressalta-se que tal estratégia é diferente de uma terceirização ordinária ou subcontratação, uma vez que gera uma relação de parceria e cumplicidade entre as partes, além de, em geral, ser abrangente e de reversão mais difícil.

2.2 Prestadores de serviços logísticos (PSL)

Os Prestadores de Serviços Logísticos (PSL) são empresas interessadas em investir ativos, capacidade, pessoal e sistemas, com o intuito de melhorar a produtividade, a prestação de serviço e que podem influenciar e impactar na satisfação do consumidor. Os PSL têm se tornado provedores de recursos para as empresas que estrategicamente buscam melhorias na cadeia numa visão mais atrelada ao desenvolvimento de práticas colaborativas, em que processos de integração entre os agentes são fundamentais para o sucesso da cadeia de suprimentos (SINK *et al.*, 1996; LIEB e BENTZ, 2005).

Segundo Novaes (2015), o PSL pode ser um prestador de qualquer tipo de atividade logística, não sendo obrigatório o emprego de avanços tecnológicos e operacionais na terceirização. Para Carvalho e Encantado (2006), as principais razões para escolha de um PSL são o seu baixo custo de aquisição e baixo investimento de capital, em comparação ao seu alto índice de retorno.

Os PSL são exatamente as empresas que desempenham as atividades logísticas apontadas pela terceirização logística, antes centralizadas e executadas pela própria organização contratante.

Na Figura 1, pode-se analisar a pirâmide estruturada dos níveis de PSL e, nas subseções a seguir, são relatadas suas características, classificação e conceito, como constam na literatura, através de seus níveis: 1PL, 2PL, 3PL e 4PL.

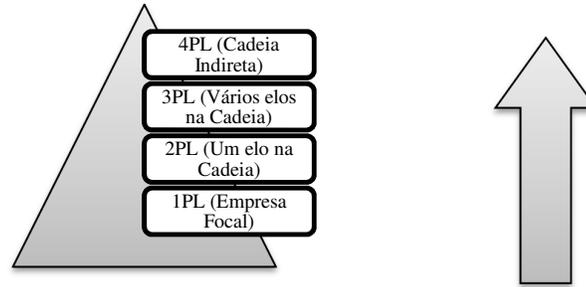


Figura 1 - Níveis de PL. Fonte: Costa (2007), adaptada pelos autores

A busca pela competitividade aliada ao crescente aumento das demandas indica uma tendência de terceirização das atividades que não fazem parte do negócio-foco das empresas. Com isto, surgem os Operadores Logísticos, ou 3PL (ou *Third-Party Logistics providers*), que buscam agregar competitividade às empresas inseridas ou não dentro da cadeia de suprimento (FERREIRA, 2006).

Segundo Berglund *et al.* (1999), 3PL pode ser definido como um prestador de serviços logísticos que vão além do básico de somente transporte ou somente armazenagem, ele é um embarcador que deve oferecer, pelo menos, estes dois serviços, ademais de outros possíveis. Em contrapartida, diversos autores (LIEB e RANDALL, 1996; SOHAL *et al.*, 2002; JUNG *et al.*, 2008) atentam que o 3PL pode realizar apenas uma atividade para determinada empresa, e tomar conta de todo ou a parte mais frequente do processo logístico.

As vantagens obtidas pelas empresas ao utilizarem 3PL envolvem oportunidade de focar em seu *core business*, mais flexibilidade, eficiência e, segundo (Fleury *et al.*, 2003), redução de investimentos em armazenagem, frota, tecnologia de informação, e também em estoques, proporcionando maximização de lucros, uma vez que possibilita um retorno maior sobre os ativos da companhia.

Para Lambert *et al.* (1998), os principais benefícios esperados pelas companhias com a contratação de um 3PL são os listados na Figura 2.

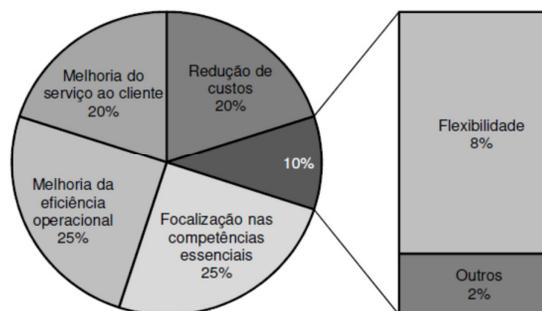


Figura 2 - Principais benefícios esperados na utilização de Operadores Logísticos. Fonte: Lambert *et al.* (1998), adaptada pelos autores

Ressalta-se que a procura por operadores logísticos tem crescido nos últimos anos e, portanto, segundo Cardoso (2012), seu mercado é caracterizado pela elevada competição e um razoável nível de consolidação.

Para evidenciar a importância dos custos logísticos envolvendo 3PL, apresentam-se na Tabela 1, conforme Langley e Capgemini (2015), alguns aspectos financeiros das atividades logísticas das empresas contempladas em seu estudo, a partir de seu faturamento, e a receita dos 3PL pesquisados, de acordo com região de origem.

Aspecto	%
Despesa total em logística como % do faturamento da empresa	7
Despesa logística direcionada ao <i>outsourcing</i> , a partir da total	36
Despesa em transporte gerenciado por 3PL, a partir da total em transporte	51
Despesa em operações de armazenagem gerenciada por 3PL, a partir da total em armazenagem	36

Fonte: Langley e Capgemini (2015), traduzido pelos autores

Tabela 1 - Aspectos financeiros das atividades logísticas

Mostra-se na Tabela 1 que a despesa total em logística nas empresas representa em média 7% de seu faturamento e, deste total, 36% dos gastos são direcionados ao *outsourcing*. As despesas em transporte gerenciado por 3PL significam 51% do gasto total em transporte, nas empresas pesquisadas. Da mesma forma, despesas em operações de armazenagem gerenciada por 3PL constituem 36% do gasto total em armazenagem nas mesmas empresas.

3. Método de pesquisa

Para esta pesquisa, foram exploradas todas as possíveis companhias que se enquadravam, de acordo com a literatura, no conceito de 3PL, exerciam operações nos municípios de Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará ou Castanhal – componentes da RMB de acordo com as leis complementares federal 14/1973 e estaduais 027/1995, 072/2010 e 076/2011 – e foram identificadas pelos pesquisadores durante o período de execução deste trabalho. A elaboração deste trabalho se deu por etapas, que são demonstradas na Figura 3.

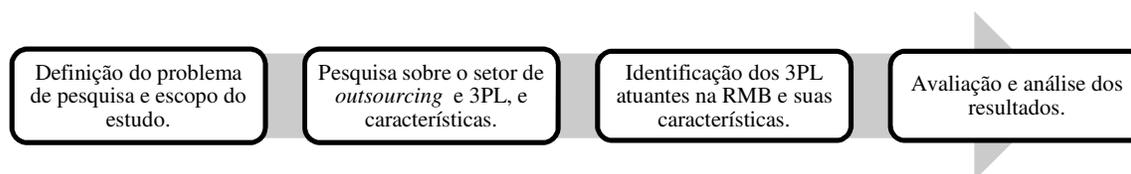


Figura 3 - Etapas de concepção do estudo. Fonte: Autores (2016)

Primeiramente, foi definido o problema de pesquisa e o escopo do estudo a partir de pesquisas bibliográficas, que produziram resultados escassos em relação ao tema na área territorial estudada, e conversas com profissionais do setor. A etapa seguinte consistiu em uma atividade de pesquisa referente ao setor de terceirização de atividades logísticas, mais especificamente a respeito dos 3PL, a fim de mapear quais informações são importantes acerca do setor. Após a pesquisa sobre o setor de *outsourcing* e 3PL, buscou-se identificar as empresas que atuam como 3PL na RMB, bem como informações referentes às suas operações no mercado local. Finalmente, foram avaliados os resultados obtidos com o trabalho, de modo a retratar qual a atual situação do mercado de 3PL na RMB.

Os dados foram organizados em texto, figuras, quadros e mapas, que facilitam a manipulação e tratamento de dados, além da identificação das principais características dos 3PL e que setores produtivos estes têm atendido na RMB.

4. Estudo de Caso

4.1 Apresentação da Região

A Região Metropolitana de Belém (RMB) é composta por sete municípios, tendo sido criada em 1973 apenas com Belém e Ananindeua, e a inclusão posterior de Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará e Castanhal (BRASIL, 1973; PARÁ, 2011).

A estimativa da população total da região é de 2.381.661 pessoas, de acordo com o IBGE (2014), e está distribuída entre os municípios componentes, conforme a Figura 4.

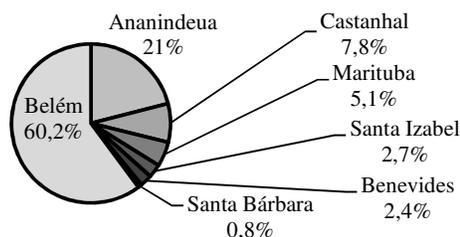


Figura 4 - Relação entre população municipal e o total da RMB. Fonte: IBGE (2014), adaptado pelos autores

A população da RMB está concentrada principalmente na conurbação entre Belém (1.432.844 habitantes), Ananindeua (499.776 habitantes) e Marituba (120.305 habitantes). Castanhal, em menor escala, também concentra uma população considerável (186.895 habitantes). Benevides, Santa Bárbara e Santa Izabel do Pará são menos expressivas demograficamente.

Segundo o IDESP (2014), o PIB somado dos municípios da RMB totalizou 28,81 bilhões de reais em 2012, e está distribuído entre os municípios conforme a Figura 5.

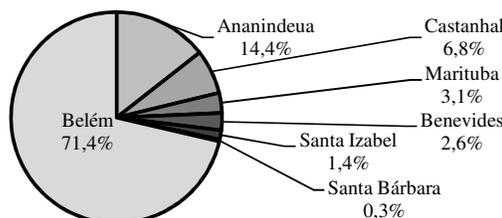


Figura 5 - Relação entre o PIB municipal e o total da RMB. Fonte: IDESP (2014), adaptado pelos autores

O PIB de Belém, sendo a capital estadual e cidade principal da região metropolitana, é responsável pela maior parte do PIB metropolitano, com R\$ 20,56 bilhões em 2012. Ananindeua e Castanhal também somam parcelas significativas com R\$ 4,16 bilhões e R\$ 1,96 bilhão, respectivamente. Os outros municípios são menos expressivos economicamente.

4.2. Implementação da metodologia

Para realização deste estudo, foi necessário explorar todas as possíveis companhias que se enquadravam, de acordo com a literatura, no conceito de Operador Logístico (3PL) e exerciam operações nos municípios de Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará e Castanhal – municípios que compõem a região da RMB de acordo com as leis complementares federal 14/1973 e estaduais 027/1995, 072/2010 e 076/2011. Tendo sido utilizados 04 (quatro) métodos para identificar tais empresas:

- 1) Consultas a listas telefônicas e *sites* de busca com as palavras “operador logístico Belém”, “operador logístico Pará”, “operador logístico Ananindeua”, “operador logístico Castanhal”, “operador logístico Marituba”, “operador logístico Santa Izabel”, “operador logístico Santa Bárbara”, “operador logístico Benevides”, repetindo-se o processo com as palavras-chave “transporte e armazenagem [nome da cidade]” e “logística [nome da cidade]”;
- 2) Busca dos 3PL apontados pelo artigo de Mercado (2014) como atuantes em todo o Brasil ou, pelo menos, na região Norte;
- 3) Consulta a profissionais da área e de áreas relacionadas; e
- 4) Observação aleatória de caminhões na RMB e quais empresas eles representavam.

Após isto, foi realizada a definição de quais as características acerca das empresas deveriam ser levantadas. As características levantadas neste trabalho foram 35 no total, definidas basicamente a partir das características já apresentadas na publicação de Mercado (2014), tendo sido retiradas as que não apresentavam viabilidade para consecução, por se tratarem de dados de acesso restrito (ex.: Número de clientes com contrato em vigência, Receita bruta anual da empresa no Brasil, Crescimento da receita em 2011/2012, entre outros). No Quadro 1, são apresentadas as características abordadas das empresas e a justificativa para sua inserção neste trabalho.

O levantamento das características dos 3PL para este estudo iniciou-se, primeiramente, por meio do *site* das próprias organizações e, novamente, na publicação de Mercado (2014). Caso dados necessários de determinada organização não fossem encontrados nestes meios, a empresa seria consultada através de *email*, redes sociais ou telefone. Em última instância, persistindo a falta de informação, a empresa não foi considerada para a característica.

Os dados foram organizados primeiramente em uma única planilha, dividida em 05 (cinco) abas, onde cada uma das quatro primeiras representava um dos métodos de identificação de empresas informados acima e continha os 3PL observados no referido método; a quinta aba congregava os 3PL de todos os métodos, de forma a facilitar a visualização e organização.

Em seguida, os dados foram plotados em uma segunda planilha, que se tornou base para elaboração e análise dos gráficos e tabelas, apresentados a seguir.

Característica	Justificativa
Armazenagem	Características apontadas em Mercado (2014) pela revista Tecnológica.
Distribuição	
Setorização	
Área/ território de atuação	
Origem operacional	
Localização da matriz	Característica inserida pelos autores principalmente por proporcionar conhecimento acerca da quantidade existente de 3PL de origem local na pesquisa.
Localização na RMB	Característica inserida pelos autores por ser vista como interessante para o mapeamento dos 3PL na pesquisa.
Número de funcionários	Características apontadas em Mercado (2014) pela revista Tecnológica.
Tempo de Mercado	
Certificações	
Quantidade de armazéns	
Área de armazenagem própria	
Área de armazenagem total	
Serviços oferecidos*	
Serviços de transporte**	
Modais utilizados	
Frota própria de transporte	
Tecnologias empregadas	
*Os serviços oferecidos se dividem em 12 características: Embalagem, Montagem de kits e conjuntos, Armazenagem, Paletização, Controle de estoque, Gerenciamento de terceiros, <i>Cross-docking</i> , Que utilizam a filosofia <i>JIT</i> , Despacho aduaneiro, Suporte fiscal, Logística Reversa e Desenvolvimento de projetos.	
**Os serviços de transporte se dividem em 07 características: <i>Milk-Run</i> , Transferência, Porta a Porta, Distribuição, Coordenação, Suprimento e Monitoramento de desempenho.	

Fonte: Autores (2016)

Quadro 1 - Características que auxiliaram o processo de caracterização do mercado de 3PL na RMB

Em 15 empresas identificadas (29,4%), foi possível levantar de 95 a 100% das características

propostas. Em 09 das empresas identificadas (17,6%), foi possível levantar de 90 a 94% das características propostas. Em 16 das empresas identificadas (31,4%), foi possível levantar de 80 a 89% das características propostas. Em 03 das empresas identificadas (5,9%), foi possível levantar de 60 a 79% das características propostas. Em 05 destas empresas (9,8%), foram obtidas informações de 40 a 59% das características propostas. E em outras 03 empresas identificadas (5,9%), o levantamento foi inferior a 40% das características propostas. É apresentada a visão geral dos resultados obtidos de cada característica analisada por meio do Tabela 2, que contém um resumo do panorama atual do mercado de Operadores Logísticos da RMB.

Serviços Nacionais												
Armazenagem	País Inteiro		Norte	Centro- Oeste	Nordeste	Sudeste	Sul					
	41,0%		100%	53,0%	55%	78%	49%					
Distribuição	69,0%		100%	75%	78%	84%	73%					
	Setorização											
Alimentícia	Varejo	Autopeças/Automotiva	Bebidas	Cosmética	Mad. Prod Florestais	Eletrodo	Textil	Moveleira	Hospitalar	Outros	Não Inf.	
31,4%	23,5%	19,6%	15,7%	11,8%	9,8%	7,8%	7,8%	5,9%	5,9%	27,6%	29,4%	
Área/Território de atuação						Nacional e Internacional						
78,4%						21,6%						
Origem operacional												
Transportadora			Operador Logístico			Logística			Não Informado			
49%			21,6%			17,6%			11,8%			
Localização da matriz												
SP	PA	AM	PE	BA	MG	RJ	SC	ES	PR	CE		
43,1%	25,5%	5,9%	5,9%	3,9%	3,9%	3,9%	2%	2%	2%	2%		
Localização na Região Metropolitana de Belém												
Belém	Ananindeua	Marituba	Benevides	Santa Izabel		Santa Bárbara	Castanhal	Não Possui				
43,1%	19,6%	9,8%	5,9%	0%		0%	2%	19,6%				
Tempo de mercado												
1-5 Anos			6-15 Anos			16-30 Anos			30+ Anos		Não Informado	
5,9%			25,5%			29,4%			27,5%		11,8%	
Certificações												
Sim				Não				Não Informado				
62,7%				2%				35,3%				
Quantidade de armazéns												
Até 2		3 a 5		6 a 15		16 a 30		31 a 50		50 a 100		Não Informado
16%		12%		25%		2%		4%		8%		33%
Serviços oferecidos												
	Des. de Projetos	Suporte Fiscal	Log. Reversa	Import. e Export.	Just in Time	Cross-docking	Paletização	Ger. de Terceiros	Montagem de Kits e Coni.	Embalagem	Cont. de Est.	Armazenagem
Sim	60,8%	43,1%	45,1%	35,3%	54,9%	66,7%	84,3%	51%	52,9%	64,7%	74,5%	100%
Não	21,6%	39,2%	37,3%	47,1%	29,4%	17,6%	5,9%	33,3%	23,5%	13,7%	9,8%	0%
Não Informado	17,6%	17,6%	17,6%	17,6%	15,7%	15,7%	9,8%	15,7%	23,5%	21,6%	15,7%	0%
Serviços de transporte												
	Milk Run	Transferência		Porta a Porta	Distribuição		Coordenação		Suprimento	Monitoramento de Desempenho		
Sim	35,3%	58,8%		62,7%	74,5%		74,5%		76,5%	78,4%		
Não	39,2%	23,5%		15,7%	0%		7,8%		5,9%	3,9%		
Não Informado	25,2%	17,6%		21,6%	25,5%		17,6%		17,6%	17,6%		
Modais utilizados												
R	A e R	A, H e R		H e R		F, H e R		A, H, Fe R		H	Fe R	
47,1%	21,6%	11,8%		5,9%		3,9%		3,9%		3,9%	2%	
Frota própria												
Sim				Não				Não Informado				
66,7%				31,4%				2%				

Fonte: Autores (2016)

Tabela 2 - Resumo do panorama atual dos 3PL na RMB

5. Considerações Finais

Com este trabalho foi possível identificar os 3PL atuantes na RMB e, a partir deles, realizar o estudo, todavia imagina-se que alguns possam não ter sido catalogados, uma vez que não é seguro afirmar qual o número exato de operadores logísticos atuantes na metrópole, por, ao longo do desenvolvimento deste estudo, não terem sido identificadas fontes fidedignas capazes de fornecer essa informação.

O método para caracterização dos 3PL identificados foi definido a partir da pesquisa referente ao setor de terceirização de atividades logísticas, mais especificamente a respeito dos 3PL, a fim de mapear quais informações eram importantes acerca do setor, com auxílio de publicações relacionadas.

Foi realizada coleta das informações referentes ao método de caracterização. Por fim, foi apresentado e analisado panorama atual dos 3PL atuantes na RMB.

Ao final desta pesquisa, a partir da observação dos resultados, ficou nítido que há um desenvolvimento considerável na atuação dos operadores logísticos na RMB em relação aos serviços oferecidos, tanto os de âmbito geral, quanto os de transporte. Infelizmente, não foi possível apresentar o tipo de tecnologia empregada pelos 3PL, em suas operações, nesta metrópole devido à insuficiência de dados.

O mapeamento das características dos 3PL buscou contribuir para: a melhor caracterização de atividades desenvolvidas e direcionamento de ações para o desenvolvimento do setor e, conseqüentemente, para o desenvolvimento de estratégias benéficas ao seu crescimento; a disseminação do conhecimento acerca da atuação dos 3PL, como forma de aumento dos dados sobre as atividades logísticas desenvolvidas por estes na Amazônia; e o desenvolvimento de pesquisas futuras sobre o tema, ao disponibilizar mais uma fonte de informação, na expectativa de que se difundam por outros meios de comunicação.

Durante a execução da pesquisa, certas barreiras foram encontradas e limitaram o estudo. A principal concerniu à falta de presteza de grande parte das empresas atuantes na região para com o fornecimento de dados para a realização deste estudo.

Diante do estudo realizado, da metodologia aplicada e dos resultados obtidos, chegou-se à proposição de oportunidades de aprofundamento e desenvolvimento dos seguintes trabalhos futuros:

- Pesquisa sobre um *ranking* das capitais com projetos de reestruturação e estruturação do modal hidroviário, a fim de compará-lo com o *ranking* de projetos rodoviários e analisar o contexto da RMB em ambos os casos, uma vez que esta tem alto potencial hidroviário;
- Proposição aos 3PL pesquisados, de implantação de plano de marketing, no qual poderá ser inclusa uma plataforma, com facilidade de acesso às informações para caracterizá-los;
- Revisão bibliográfica sobre o pacote de serviços que devem compor a caracterização dos 3PL, com o intuito de disseminar informação, pois observou-se a hipótese que para a amostra de empresas não ofertantes de determinado serviço ou optantes em não responder, deve-se à falta de conhecimento conceitual, no qual, curiosamente, em alguns casos poderiam praticar o serviço, porém com outra titulação.

Referências

- AGUEZZOUL, AICHA.** *Third-party logistics selection problem: A literature review on criteria and methods.* Omega, [s.l.], v. 49, p. 69-78, 2014. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0305048314000711>>. Acesso em: 07 jan. 2015.
- BELCOURT, M.** *Outsourcing - The Benefits and the Risks.* *Human Resource Management Review*, v. 16, p. 269-279. 2006. Disponível em: <<http://parsproje.com/tarjome/modiriyat/33.pdf>>. Acesso em: 20 de fev. 2015
- BERGLUND, M.; VAN LAARHOVEN, P.; SHARMAN, G.; WANDEL, S.** *Third party logistics: is there a future?* *International Journal of Logistics Management*, v. 10, n. 1. 1999.
- CARDOSO, M. M.** *Outsourcing Logístico em Portugal: O caso da SLOG- Serviços e Logística, S.A.* Dissertação (Mestrado em Engenharia e Gestão Industrial) – Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa. Lisboa, 2012. Disponível em: <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395144950756/Diserta%C3%A7%C3%A3o_63612.pdf>. Acesso em: 16 de fev. 2015.
- CEL – CENTRO DE ESTUDOS EM LOGÍSTICA.** Panorama logístico CEL/COPPEAD: terceirização logística no Brasil. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.
- CHIAVENATO, IDALBERTO; SAPIRO, ARÃO.** Planejamento estratégico. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.
- CHRISTOPHER, M.** *Logistics & Supply Chain Management.* 4. ed. Harlow: Financial Times Prentice Hall, 2011.
- COSTA, R.** Considerações sobre a terceirização logística e uma metodologia de classificação para os party logistics. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Departamento de Engenharia de Produção, Pontifícia Universidade Católica, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp076725.pdf>>. Acesso em: 23 mar. 2015.
- DIAS, JOÃO CARLOS QUARESMA.** Logística global e macrologística. Lisboa: Edições Silabo, 2005.
- FERREIRA, Fernanda Augusta.** O Operador Logístico e a terceirização dos serviços logísticos. 2006. 69 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Tecnologia em Logística) – Faculdade de Tecnologia da Zona Leste, São Paulo. Disponível em: <<http://daroncho.com/tcc/tcc61-fernanda.pdf>>. Acesso em: 23 fev. 2015.
- FLEURY, P. F.; FIGUEIREDO, R. F; Wanke, P.** Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimento: Planejamento do Fluxo de Produtos e dos Recursos. São Paulo: Atlas, 2003.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** Estimativas da população residente no Brasil e unidades da federação com data de referência em 1º de julho de 2014. IBGE, 2014. Disponível em: <ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2014/estimativa_dou_2014.pdf>. Acesso em: 03 jul. 2015.
- LAMBERT, Douglas M.; STOCK, James R.; ELLRAM, Lisa M.** *Fundamentals of logistics management.* Singapura: McGraw-Hill, 1998. Disponível em: <http://datateca.unad.edu.co/contenidos/207112/FUNDAMENTALS_OF_LOGISTICS_MANAGEMENT.pdf>. Acesso em 22 jun. 2015.
- LANGLEY JR, C. J.; CAPGEMINI Consulting.** *2012 Third-Party Logistics Study: The State of Logistics Outsourcing.* [s.l.], 2012. Disponível em: <http://www.panalpina.com/content/dam/internet/publications/3pl_study/2012_3PL_Study.pdf>. Acesso em: 08 jun. 2015.

LANGLEY Jr, C. J.; CAPGEMINI Consulting. 2015 *Third-Party Logistics Study: The State of Logistics Outsourcing*. [s.l.], 2015. Disponível em: <http://www.lanetix.com/wp-content/uploads/2014/09/2015_3PL_Study.pdf>. Acesso em: 09 mar. 2015.

LIEB, R.; BENTZ, B. A. *The Use of Third-Party Logistics Services by Large American Manufacturers: The 2004 Survey*. *Transportation Journal*, 2005. Disponível em: <<http://www.jstor.org/discover/10.2307/20713595?uid=3737664&uid=2&uid=4&sid=21105971949361>>. Acesso em: 10 mar. 2015.

LIEB, R.; RANDALL, H. *A comparison of the use of third party logistics services by large American manufacturers, 1991, 1994, and 1996*. *Journal of Business Logistics*, 17, 1996.

LIMA, L. R. R. A evolução dos prestadores de serviços logísticos o Brasil: o surgimento dos 4PLs. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Departamento de Engenharia de Produção e Sistemas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/86629/223234.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 03 mar. 2015.

LIMA, N. A. D. Operadores Logísticos e seus clientes: um estudo empírico. 2012. 86f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Departamento de Engenharia Industrial, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/19925/19925_1.PDF>. Acesso em: 18 fev. 2015.

LUNA, M. M. M. O processo de terceirização das atividades logísticas. In: SIMPÓSIO DE ADMINISTRAÇÃO DA PRODUÇÃO, LOGÍSTICA E OPERAÇÕES. 9, 2006, São Paulo. Disponível em: <http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2006/artigos/E2006_T00277_PCN06863.pdf>. Acesso em: 19 jan. 2015.

NOVAES, ANTONIO G. Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição: Estratégia, Operação e Avaliação. 4. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2015.

SINK, H.L., LANGLEY Jr, C. J.; GIBSON, B. J. *Buyer observations of the US third-party logistics market*. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, v. 26, n. 3, p. 38-46, 1996. Disponível em: <<http://www.emeraldinsight.com/doi/pdfplus/10.1108/09600039610115009>>. Acesso em: 17 fev. 2015.