

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

Lorena Furtado Borges – Universidade Federal de Goiás - UFG

lorenafurtado.b@gmail.com

Marcelo Barbosa César – Universidade Federal de Goiás - UFG

marcelobarbosa@ufg.br

Raissa Mariano César – Centro Universitário da FEI

raissamariano@gmail.com

RESUMO

Para identificar as vantagens comparativas na percepção dos gestores das organizações de transportes de cargas sobre a instalação ou não de uma empresa de transportes no município de Aparecida de Goiânia – GO, foi realizada uma pesquisa de campo com abordagem qualitativa e análise descritiva e interpretativa, no período de maio a novembro de 2022. Os resultados deste estudo permitiram a construção do modelo empírico das vantagens comparativas de instalar empresas de transportes na cidade de Aparecida de Goiânia – GO, que são apresentados em quatro grupos: econômico-financeiro, administrativo, comercial e operacional. No grupo econômico-financeiro encontram-se fatores da economia de escala na utilização dos insumos de produção do serviço de transportes, na comercialização e o no escoamento de produtos agroindustriais regionais, na existência de projetos de incentivos fiscais na cidade, e do valor econômico atrativo das áreas para a instalação das empresas. No grupo administrativo identificou-se a oferta de mão de obra no ambiente regional, a disponibilidade de áreas no território para expansão das organizações, a existência de entidades representativas do setor na localidade. No grupo comercial fatores como: projetos municipais destinados a fomentar o crescimento do número de empresas na cidade, a existência de empresas demandantes de serviço de transportes de cargas na região, e o crescimento agroindustrial regional foram observados na localidade. Por fim, no grupo operacional destaca-se a existência de uma malha rodoviária que permite as diversas conexões para todas as regiões e unidades da federação do Brasil, a oferta dos serviços públicos nas áreas destinadas à instalação das empresas, a presença das concessionárias dos fabricantes de caminhões e de empresas para o apoio à manutenção dos veículos.

Palavras-chave: Implantação de Empresas. Vantagem Competitiva. Logística. Transporte de Carga. Estado de Goiás.

Data de recebimento: 23/03/2023

Data do aceite de publicação: 31/08/2023

Data da publicação: 31/08/2023

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

THE COMPARATIVE ADVANTAGES OF TRANSPORTATION COMPANIES IN THE CITY OF APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: A STUDY OF THE PERCEPTIONS OF MANAGERS OF ORGANIZATIONS WHEN OR NOT TO INSTALL THEIR COMPANIES IN THE CITY

ABSTRACT

To identify the comparative advantages in the perception of the managers of the cargo transport organizations about the installation or not of a transport company in the municipality of Aparecida de Goiânia - GO, field research was conducted with a qualitative approach and descriptive and interpretative analysis, in the period from May to November 2022. The results of this study allowed the construction of the empirical model of the comparative advantages of installing transport companies in the city of Aparecida de Goiânia - GO, which are presented in four groups: economic-financial, administrative, commercial, and operational. In the economic-financial group, there are factors of economy of scale in the use of production inputs for the transport service, in the commercialization and distribution of regional agro-industrial products, in the existence of tax incentive projects in the city, and in the attractive economic value of areas for the installation of companies. In the administrative group, the supply of labor in the regional environment, the availability of areas in the territory for the expansion of organizations, the existence of representative entities of the sector in the locality were identified. In the commercial group, factors such as: municipal projects aimed at fostering the growth of the number of companies in the city, the existence of companies demanding cargo transport services in the region, and regional agro-industrial growth were observed in the locality. Finally, in the operational group, the existence of a road network that allows the various connections to all regions and units of the federation of Brazil, the provision of public services in areas destined for the installation of companies, the presence of concessionaires of manufacturers of trucks and companies to support vehicle maintenance.

Keywords: Company implantation. Competitive advantage. Logistics. Cargo transport. Goiás state.

1 INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário é um serviço que viabiliza que produtos cheguem aos agentes pertencentes a cadeia de suprimentos. Também é considerado o transporte com mais possibilidade de executar o atendimento de ponta a ponta em qualquer sentido da cadeia. No Brasil, o resultado deste tipo transporte é influenciado pelas más condições encontradas nas rodovias brasileiras (Ghisolfi, Ribeiro, Chaves, Filho, Hoffmann, & Perim, 2019) e a concentração espacial de atividades (Bird & Straub, 2020) em determinadas regiões do país.

Mesmo com a importância das empresas transportadoras, tanto para a vida da sociedade como para a economia brasileira, se observa que há transtornos para a oferta deste serviço. Um dos problemas observados pela Confederação Nacional de Transportes (CNT, 2019) refere-se a baixa qualidade da infraestrutura rodoviária, que é decorrente dos fatores como pouca densidade e má qualidade, além da falta de um programa de conservação das vias em todos os estados do Brasil.

Na cidade de Aparecida de Goiânia - GO, verificou-se a partir da década de 1980 o crescimento da vocação industrial da localidade. Um dos fatores para este crescimento foi a disposição de espaço na cidade para a implantação de distritos e polos industriais e polos, além do potencial para atrair investimentos em infraestrutura e logística de transportes (FIEG, 2015). Atualmente com mais de 600 mil habitantes (IBGE, 2021) o município possui cerca de 458 empresas do ramo transportadoras cadastradas no RNTRC (Registro Nacional de

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

Transportadores Rodoviários de Cargas) e 1.263 TAC's (Transportador Autônomo de Carga) em situação ativa (ANTT, 2022). Ainda na localidade encontram-se empresas industriais, comerciais e de serviços instaladas no Distrito Agroindustrial de Aparecida de Goiânia – DAIAG, no Polo Empresarial Goiás, Parque Industrial de Aparecida de Goiânia José Alencar e no Distrito Industrial do Município de Aparecida de Goiânia – DIMAG, que atendem os mercados nacional e internacional.

Diante deste cenário este estudo foi construído com a seguinte problematização: Quais as vantagens comparativas percebidas pelos empresários em instalar ou não uma empresa de transportes rodoviário de cargas em Aparecida de Goiânia – GO? Para tanto foi estabelecido o objetivo de construir um modelo empírico com as vantagens comparativas capazes de responder o porquê de instalar uma empresa de transportes rodoviário na cidade de Aparecida de Goiânia – GO. Para alcançar o objetivo foi realizada uma pesquisa de campo com abordagem qualitativa e análise descritiva e interpretativa, no período de maio a novembro de 2022.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Os conteúdos apresentados neste item referem-se as contribuições teóricas sobre os assuntos: transportadoras rodoviárias de cargas; localização de instalação de uma organização; aglomerados econômicos; vantagens comparativas e competitivas.

2.1 Empresas Transportadoras Rodoviárias de Cargas e Seus Problemas

O transporte de cargas é o fenômeno que corresponde ao movimento ou deslocamento de bens de diversos modos de um ponto A para um ponto B. Os critérios para a escolha do modo de transportes necessitam considerar aspectos de custos e as questões relacionadas à prestação do serviço de transportes (Wanke & Fleury, 2006), sendo um deles o transporte rodoviário de cargas.

Schluter (2013, p. 83) destaca que as transportadoras rodoviárias de cargas são “empresas cuja frota é composta unicamente de caminhões e demais veículos do modal rodoviário”. De acordo com a ANTT (2015), resolução nº 4.779, de 27 de junho de 2015, as Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas são pessoas jurídicas “constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha o transporte rodoviário de carga como atividade econômica”.

Observa-se que o transporte rodoviário de cargas no Brasil dispõe de vantagens quando comparadas aos outros modais de transportes. Estas vantagens podem ser relacionadas, pela flexibilidade, agilidade e capilaridade, ou seja, a capacidade de atingir quase todos os locais do território brasileiro. Outras diferenças relacionadas a este modo, são: o serviço porta a porta; a disponibilidade de oferta do serviço; e a frequência quando comparado aos outros modais (Deimling, 2016).

No Brasil o transporte rodoviário de cargas representa a maioria na matriz dos serviços. Dados da série histórica da última década apontam que o transporte rodoviário de cargas representa cerca de 61% do total, outros resultados apontam que os investimentos privados observados no transporte ferroviário de carga fizeram com que o setor atingisse cerca de 21% da demanda de transporte de cargas no Brasil. Os demais modais como, aquaviário corresponde a cerca de 13%, dutoviário 4% e o aéreo com 0,5% (CNT, 2019).

Mesmo o modal rodoviário sendo o de maior predominância no Brasil, identificou-se no setor a existência de dificuldades que afetam a composição dos custos das transportadoras rodoviárias de cargas (Oliveira, 2019) e prejudicam o resultado econômico do setor de transportes.

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

Para a CNT (2019) a má condição das vias interfere no crescimento do setor e, ao mesmo tempo, gera insegurança de novos investimentos pelas empresas. A mesma entidade, atesta que o estado péssimo do pavimento resulta em custos operacionais adicionais que podem chegar até 91,5% do transportador rodoviário de cargas brasileiro. Tais custos adicionais são decorrentes do aumento do consumo de combustível por quilômetro rodado, maior desgaste dos pneus, e demais gastos adicionais para a reparação e/ou conserto do veículo, que chega até mesmo a diminuir o tempo de vida útil do veículo.

Lopes (2015) ressalta que além da infraestrutura, atualmente o país presencia uma crise no setor do TRC (Transporte Rodoviário de Cargas), isso pela ocorrência do grande número de ofertantes do serviço de transporte rodoviário e da falta de barreiras de entrada e/ou saída no setor. Para o autor, o excesso de oferta o prestador do serviço de transporte precariza o setor e ao mesmo tempo que influencia na formação do preço, o que acarreta um problema de valorização da categoria e a baixa rentabilidade sobre o serviço em determinadas regiões do Brasil.

2.2 A Decisão da Localização de Instalação

A redistribuição espacial da população, a dispersão geográfica das atividades econômicas e a rápida expansão da malha rodoviária requer das organizações a criação de estratégias emergentes¹ para a determinação da localização de instalação de um negócio. As dificuldades vividas pelas organizações do setor de transporte de cargas no Brasil têm revelado que os planejamentos estratégicos destas empresas buscam implementar ações com foco na redução de custos, no aumento de competitividade (Guimarães, 2017) e na melhor escolha da localidade de instalação.

Segundo Prêve, Moritz, & Pereira, (2010), um processo de decisão começa pela identificação das necessidades da empresa. Tais necessidades são descobertas por ações de pesquisa e comunicação que necessitam ser realizadas para a coleta dos resultados desejados.

Nas organizações, a tomada de decisão formal é criada por procedimentos e regras decorrente de métodos e normas de procedimentos para os gestores e a equipe operacional. Tais instrumentos, em todos os casos, contribuem para que os gestores tomem as decisões na busca dos melhores resultados a serem alcançados (Amaral & Sousa, 2011) que seja no ponto de vista econômico, social ou mercadológico.

Encontra-se em Ballou (2015) que a localização de facilidades abrange o uso de julgamentos, arte e intuição para a tomada de decisão sobre a localidade de instalação de uma empresa. Estes aspectos relacionados pelo autor, também são observados pelos analistas de decisão ou gestores das organizações, e se encontram com os fatores de ordem legal e social, como por exemplos as leis de zoneamento da localidade e a atitude de aceitação da comunidade e do governo local com relação a instalação do empreendimento no município.

Em outra análise, a dos fatores econômicos e financeiros, têm-se o custo do investimento com o terreno e a construção, as taxas tributárias e os benefícios fiscais observados na localidade de instalação da empresa, as linhas de crédito disponíveis para o financiamento do empreendimento, além dos custos com seguro (Ballou, 2015), como argumentos de uma melhor escolha.

Ao considerar as condições da administração e de comercialização da empresa, verificam-se com fatores de análises a disponibilidade e o acesso a serviços de transportes de

¹ Conceito criado por Henry Mintzberg no início da década de 70, para apresentar um tipo específico de estratégia capaz de reagir rapidamente às mudanças observadas na área, e que por isso supera as demais estratégias estabelecidas anteriormente (MINTZBERG, H; AHLTRAND, B; LAMPEL, J, 2010)

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

cargas, além do potencial para expansão das atividades comerciais e físicas na localidade. A disponibilidade da mão de obra para a atividade de instalação e operacionalização da empresa, as políticas locais de salários e benefícios observadas na região, os controles e as atividades de operacionalização das instalações prediais da empresa, como por exemplos os depósitos e os espaços para a movimentação de cargas e veículos, bem como a segurança do local e o congestionamento de tráfego nas redondezas do local (Ballou, 2015) são observados também na decisão.

O problema de tomada de decisão envolve a busca pela melhor combinação de facilidades entre as infinitas alternativas geográficas, que segundo Ballou (2006) podem ser marcadas como as vantagens a localização de facilidade e classificadas segundo sua força direcionadora, sendo elas: o número de instalações; a descontinuidade das escolhas; o grau de agregação de dados; e o horizonte de tempo. Estas categorias, apresentadas pelo autor, se conexas à matriz SWOT² podem assinalar, além da classificação dos problemas de localização, a influência do ambiente interno e externo da organização na decisão de empreender ou não na localidade em estudo.

Ao considerar a categoria força direcionadora, no que se refere a localização de uma operação de serviço, tem-se que a facilidade de acesso pode ser, a princípio, o fator da localização mais relevante dos aspectos de análise. Já na análise da categoria de número das instalações, pode ser considerada como uma ameaça ou uma oportunidade em função do número de organizações do mesmo seguimento comercial em uma mesma região geoeconômica, uma vez que se busca evitar a obrigação de considerar as forças competitivas de organizações concorrentes em uma área geoeconômica da instalação da empresa. Entretanto as divisões da demanda entre as instalações em um aglomerado produtivo e os efeitos da consolidação dos estoques, além dos custos da instalação podem se apresentar como oportunidades para o negócio e o desenvolvimento da região (Ballou, 2006; Públio, 2008).

Observa-se ainda, que o estudo do grau de agregação de dados tem sido usado como método de auxílio na tomada de decisão sobre as localizações das amplas áreas geográficas e de outras áreas de espaços escassos. Os resultados do grau de agregação podem apontar fatores que delimitam a escolha por uma rua da cidade ou de um terreno em um polo empresarial privado ou público, por exemplos. Já na categoria horizonte de tempo têm-se que a natureza do tempo dos métodos de localização é estática, se derivada de uma base de dados de um período único, ou dinâmica, quando apresentada juntamente com a análise do planejamento de localização com multiperíodos, isso de acordo com a amplitude temporais dos projetos da empresa estudada (Ballou, 2006) e a cadeia de suprimentos onde está inserida.

Encontra-se em Chopra e Meindl (2016) que cada cadeia de suprimento necessita buscar o equilíbrio ao projetar sua rede de instalações e sedes dos negócios. Ainda para os autores, existem três componentes de decisão para as instalações das unidades das organizações, sendo: o papel, a localização e a capacidade. O papel se refere à decisão que a empresa terá que fazer sobre o seu segmento, por exemplo para um Centro de Distribuição – CD/depósitos, ou para uma instalação de *cross-docking*³. Já com relação a localização os autores destacam que a decisão de centralizar a unidade de armazenamento e operações para obter economia em escala

² A Matriz SWOT surgiu por meio de um projeto de pesquisa na Universidade de Stanford pelo autor norte-americano Albert Humphrey, entre as décadas de 1960 e 1970. O termo SWOT, em inglês, representa as iniciais das palavras *Strengths* (força), *Weakness* (fraquezas), *Opportunities* (oportunidades), *Threats* (ameaças).

³ *Cross-docking* termo em inglês que se refere a um sistema de distribuição caracterizado pelo menor tempo possível de estocagem em um centro de distribuição.

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

ou, ao contrário, descentralizar para ser mais responsivo ao serviço de transportes e armazenamento com a finalidade de estar perto dos clientes. Por último, a capacidade é a escolha que a empresa precisa fazer para determinar a quantidade certa da capacidade de sua instalação, ou seja, o quanto de investimento é recomendável para a construção ou locação de uma unidade de armazenamento, operação e distribuição em localidades vantajosas economicamente.

2.3. Aglomerados Econômicos – Polos Econômicos

Para Oliveira (2015), a globalização fez surgir um paradoxo onde o comércio mais autônomo conduziu a produção a se aglomerar localmente em fábrica e distritos industriais, e que de onde seria capaz de promover os seguintes pontos: o transporte mais barato que favoreceria a produção em larga escala; que a proximidade seria capaz de responder a produção mais complexas; e que a proximidade extrema diminuiria os custos de se coordenar esta complexidade.

Marshall (1982) descreve que o distrito industrial não é o resultado apenas de uma mera aglomeração de pequenas empresas, é necessário a existência de um sistema integrado formado por empresários e instituições combinando as firmas à comunidade local.

Para Chiquito (2013), a criação de aglomerações industriais e empresariais decorre de uma estratégia que pode possibilitar vantagens competitivas às empresas, no que diz respeito aos processos de trabalho e na especialização de determinados segmentos empresariais. Contudo, de acordo com o autor, somente a concentração de empresas em um determinado espaço geográfico não quer dizer que este agrupamento proporcionará grandes resultados, uma vez que se torna necessário a interação das empresas envolvidas na resolução dos problemas e na utilização de ações em conjunto, contribuindo, assim, para a prosperidade dessas empresas.

Barchet (2016), destaca que os fatores aglomerativos e desaglomerativos se relacionam, respectivamente, com as vantagens e desvantagens provenientes da concentração da produção em um determinado ponto geográfico. Entre as vantagens, apresenta-se as economias de escala e as economias por consequência da proximidade de outras indústrias e de melhores condições da infraestrutura urbana. Por outro lado, no que se refere as desvantagens das aglomerações, tem-se o alto custo da terra, maior congestionamento e a poluição.

Porter (1999), ao discorrer sobre a teoria da vantagem competitiva das nações, observou sobre agrupamentos de empresas ou aglomerações, o contexto de economia globalizada. Apresentando as aglomerações nacionais, estaduais e locais como fomentadora de ganhos de competitividade. Segundo ele:

“[...] essa teoria atribui um papel de destaque aos aglomerados que são concentrações geográficas de empresas inter-relacionadas, fornecedores especializados, prestadores de serviços, empresas em setores correlatos e outras instituições específicas (universidades, órgãos de normatização, e associações comerciais), que competem, mas também cooperam entre si.” (Porter, 1999, p. 109).

Deste modo, a existência de aglomerados de empresas semelhantes ampliaria, na teoria de Porter, a competição entre elas, ainda que elas não cooperassem entre elas. No entanto, esta relação entre as organizações também pode ser conhecida pelas características de interação espacial, de produção e comercialização, que segundo Lastres e Cassiolato (2003) se dividem também por:

- Arranjos Produtivos Locais – APLs: que são aglomerações territoriais de agentes econômicos, políticos e sociais, com alvo em um conjunto específico de atividade econômicas, onde, geralmente, envolve a participação e a interação de empresas;

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

- Clusters: que são aglomerações territoriais de empresas, com aspectos similares, destacando mais o aspecto da concorrência do que o da cooperação. Também pode ser entendido como concentrações geográficas e setoriais de empresas, com eficiência coletiva por meio de ganhos competitivos associados à interação entre as empresas em nível local;

- Distritos Industriais: que são as aglomerações de empresas, com alto grau de especialização e interdependência, entre empresas de um mesmo segmento, isto é, que realizam atividades semelhantes ou atividades complementares em diferentes estágios da cadeia produtiva. No Brasil, o distrito industrial é utilizado para denominar determinadas localidades ou regiões definidas para a instalação de empresas, constantemente contando com a concessão de incentivos governamentais;

- Polos e Parques Científicos e Tecnológicos: que se refere a aglomerações de empresas de base tecnológica articuladas a universidades e centros de pesquisa e desenvolvimento – P&D.

Já no ponto de vista econômico e social, verifica-se que a ocupação das indústrias em determinados territórios afeta a distribuição da renda da população, a urbanização não ordenada das cidades por meio de uma externalidade, e a dinâmica da economia nacional, bem como estabelece um novo enfoque das políticas regionais e locais de desenvolvimento (Rezende, Campolina, & Paixão, 2012; Anjos, 2018)

No estado de Goiás há duas regiões com maiores aglomerações de população e ofertas de serviços, sendo elas: a Região Metropolitana de Goiânia; e o entorno do Distrito Federal. A região metropolitana da capital reuni municípios como Aparecida de Goiânia, Senador Canedo e Trindade, entretanto é Goiânia a escolhida como representante de um polo por conta da capacidade de atração. Já a região do entorno do Distrito Federal, Brasília foi considerada como o polo pelo fato de ser a capital federal (Arriel, 2011).

Independentemente de qual forma se observa os aglomerados empresariais, seja como distritos, polos, parque industriais, clusters ou arranjos produtivos locais, têm-se que os fatores fundantes da criação dos aglomerados se encontram na busca do aumento da produção e produtividade, na inovação e no desenvolvimento de novas tecnologias, na obtenção de vantagens competitivas e comparativas (Lauria, Moysés, Vieira, & Mota, F. C. M., 2012).

2.4 Vantagens Competitivas e Vantagens Comparativas

Segundo Teixeira (2008) o principal objetivo das políticas voltadas para o desenvolvimento regional e local, por meio da aglomeração produtivas e os distritos industriais, é melhoraria da competitividade das empresas aglomeradas geograficamente. Observa-se ainda que o resultado destas políticas pode ser encontrado na distribuição regional e social de renda e na instalação de um processo sustentado crescimento econômico.

Bertaglia (2016) considera que as organizações são constituídas por um grupo de atividades realizadas para projetar, produzir, vender, entregar e suportar produtos e serviços. O autor destaca que tais atividades podem ser retratadas usando a cadeia de valor e que estas atividades colaboram para a posição relativa de custo da organização e, ao mesmo tempo, gera uma base para a diferenciação, dando a esta empresa uma vantagem competitiva.

Ainda, segundo Bertaglia (2016), a vantagem competitiva pode ser definida como a principal competência, o conhecimento e o potencial de suas pessoas, portanto qualquer que seja a organização é o capital humano que se destaca na concepção da vantagem competitiva de uma empresa.

Em outra ponto de vista, com relação às premissas de concorrência, Tunes e Monteiro (2017) destacam que a vantagem competitiva é capaz de ser entendida a partir da observação e

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

da constatação das posições de mercado ocupadas pela organização, isto em relação à concorrência e em forma de quatro posições se comparada a empresa com a concorrente. São elas: em desvantagem/inferioridade competitiva; paridade competitiva; vantagem temporária; e vantagem sustentável.

Já a vantagem comparativa foi inicialmente apresentada pelo escritor David Ricardo no ano de 1817. Os estudos baseados na perspectiva Ricardiana, desde então, registraram que o comércio internacional se fundamenta nos custos de oportunidade em função da produtividade e do custo de mão de obra (Santos, 2013).

Para Tunes e Monteiro (2017), o termo vantagem comparativa é definido como um estágio, um contexto em que o recurso da empresa seria capaz de proporcionar melhor condição à empresa, isso em relação à concorrência ou a si mesma.

Observa-se em Porter (2004), que a vantagem comparativa está relacionada ao objetivo de reduzir custos logísticos nas operações de importação e exportação no mercado global, e que, portanto, empresas brasileiras necessitam buscar as fontes de vantagens competitivas, como as economias de escala logística e economias de escala nas compras. Ainda segundo o autor, a vantagem comparativa de um país em relação aos outros, pode ser identificada quanto ao custo e a qualidade dos produtos, e o fluxo de exportações.

Silva (2015) registra que, na amplitude do comércio internacional entre as nações, a vantagem comparativa é determinante para o aumento do volume de exportação de produtos. O autor destaca ainda, que as condições favoráveis para a comercialização estão fundamentadas em fatores como o processamento de matérias-primas em ampla oferta, a superioridade tecnológica, a técnicas administrativas e economias de escala. Contudo se observa que os padrões das vantagens comparativas são possíveis de serem modificados, e que há uma crescente consciência de que os conceitos implícitos as teorias de vantagem comparativa do comércio são insuficientes em muitos tipos de indústrias, como aquelas que envolve tecnologias de alto padrão e empregados especializados.

Porter (1993) pontua que as economias de escala e os diferenciais tecnológicos, não apresentam mais com fatores fundantes que serviram de base para a formulação da teoria da vantagem comparativa em ambiente econômico internacional. Ainda, segundo o autor, a economia internacional se destaca na teoria da vantagem comparativa Ricardiana que se baseia no conceito em que as nações exportam produtos que possuem maiores vantagens comparativas de fatores, e interessa àqueles que tenham desvantagens comparativas de fatores no ambiente de comercialização e/ou produção.

Para ampliar a vantagem comparativas de fatores, verifica-se que governos auxiliam os mercados internos com políticas para redução de taxas de juros, esforços para conter os custos salariais, desvalorização cambial no intuito de reduzir preços dos produtos exportadas, subsídios, margens de depreciação especial, e financiamento de exportação para os setores específicos (Lozano, 2015).

No ambiente das empresas transportadoras de cargas no Brasil, tem-se que a busca da eficiência energética e o desenvolvimento operacional e de gestão do sistema de transportes de cargas, em um ambiente sustentável, poderá ser capaz de proporcionar o progresso espacialmente mais equilibrado da economia nacional, dispondo das vantagens comparativas locais e das potencialidades regionais, que, e enfim, oferecerá o aumento da competitividade das empresas brasileiras (Marchetti, 2012).

Ao considerar a amplitude da cadeia de suprimento de determinadas organizações industriais, Ballou (2005) registra que o processo de selecionar um modal de transportes pode ser uma forma de gerar vantagens competitivas do serviço, já que o modal adequado assegura

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

a qualidade na entrega e a influência a fidelização dos clientes também de transportadores rodoviários de carga.

Encontra-se em Nunes Filho (2006), que as diferenças entre a vantagem comparativa e a vantagem competitiva, se baseiam-se na ideia de as vantagens comparativas então presentes nas nações possuem tecnologia equivalente, porém se diferem na disponibilidade dos fatores de produção, por exemplo: terra, mão de obra, recursos naturais e capital. Já a vantagem competitiva se estabelece na busca por otimizar os fatores de produção com a finalidade de reduzir os custos e aumentar a produtividade.

Quitella (2004), destaca, também, que na procura de atender os seus interesses, sejam políticos, econômicos ou comercial, as empresas aproveitam de fontes de vantagens competitivas da economia global e se empenham em superar as barreiras espaciais, ou seja, uma indústria com vantagens competitivas presentes nos seus espaços de produção passa a competir em vários mercados nacionais e em todo ambiente global.

Por fim, observa-se em Nunes Filho (2006) que não englobar elementos como a definição de estratégias próprias e individuais, a movimentação de capital e recurso humanos e a tecnologia entre a localidade e organizações, promove limitações a vantagem competitiva à teoria das vantagens comparativas e da explicação lógica dos novos cenários competitivos e as aceleradas modificações tecnológicas e econômicas observadas em todos os ambientes, do local ao global.

3 METODOLOGIA

3.1 Lócus da Pesquisa

O lócus desta pesquisa, ou seja, o local de ambientação deste estudo, é o município de Aparecida de Goiânia, que possui uma área do município é de 279,954 km², que está localizado na porção centro-sul do estado de Goiás, região Centro-Oeste do Brasil, e faz parte da Região Metropolitana de Goiânia (IBGE, 2021), como mostra a Figura 1.

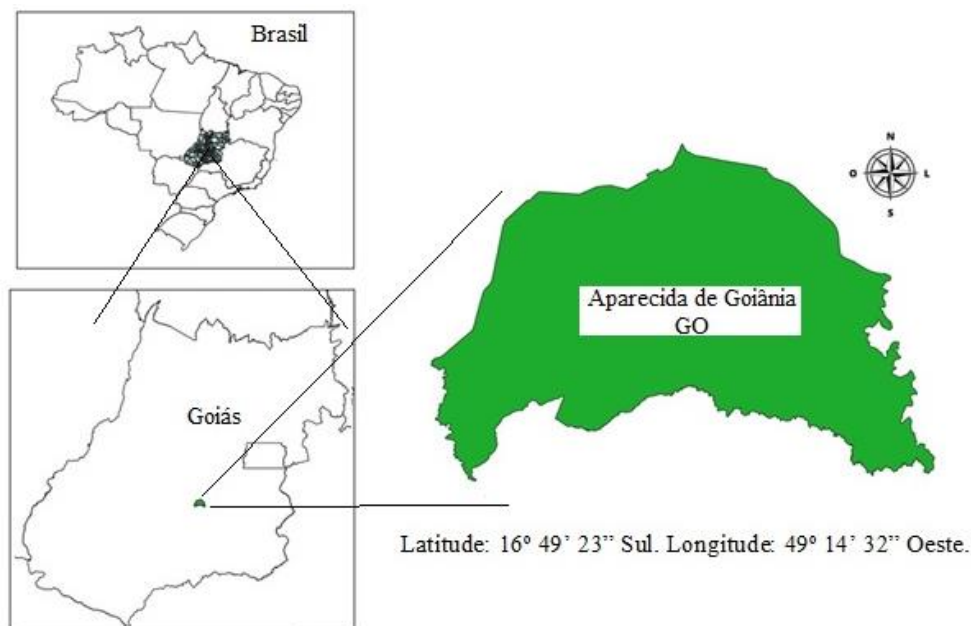
A cidade de Aparecida de Goiânia é a segunda maior no quesito populacional no Estado de Goiás e vem crescendo nos aspectos econômicos e número de habitantes. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023), a população de Aparecida de Goiânia é de 527.550 pessoas e a densidade demográfica é de 1.884,42 hab/km².

O município de Aparecida de Goiânia, apresentava em 2009 um PIB na ordem de R\$ 3,8 bilhões, em 2010 o PIB foi de R\$ 5,8 bilhões, já em 2020 o valor chegou a R\$ 14,8 bilhões. Dados apresentados pela Prefeitura de Aparecida de Goiânia (2022) registram que o crescimento do PIB da localidade se deu pela agroindustrialização do estado de Goiás, a localização estratégica da cidade e o desenvolvimento empresarial no município.

Atualmente o município de Aparecida de Goiânia se encontra com a promoção de ações públicas e privadas destinadas ao crescimento econômico baseado na industrialização, por meio da instalação de agroindústrias na localidade. Uma destas ações pode ser percebida pelo surgimento dos distritos industriais de Aparecida de Goiânia já nos meados da década de 1980, porém, segundo Lauria et al. (2012), os impactos ou melhorias relevantes com a implementação dos aglomerados produtivos somente foram observados uma década depois.

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

Figura 1. Mapa da localização do município de Aparecida de Goiânia, Goiás.



Fonte: Autores, 2023.

Identificou-se, também, que foi por meio do programa de industrialização que a cidade se destacou na década de 90, tendo em consideração a localização do município e a ligação com a região Sudeste do país, por meio da BR-153. Este processo de crescimento por meio de aberturas de empresas na localidade pode ser observado no número de empresas instaladas no município, onde em 2019 contava com 54 mil CNPJ's - Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - ativos entre indústrias, empresas e comércio e possuía mais de 120 mil postos de trabalho em seus sete polos industriais e empresariais (Prefeitura de Aparecida de Goiânia, 2022).

3.2 Método

Utilizou-se para a elaboração deste estudo a abordagem de pesquisa qualitativa, como forma de compreender a realidade diferente de cada indivíduo (Chueke & Lima, 2012). A natureza adota é a pesquisa exploratória (Gerhart & Silveira, 2009) por meio da observação não participante e do levantamento bibliográfico.

e da construção dos dados com base em entrevistas auxiliadas por roteiros semiestruturados com os gestores das empresas de transportes rodoviário de cargas instaladas no *locus* da pesquisa.

Para investigar as percepções dos empresários de transportadoras rodoviário instaladas na cidade de Aparecida de Goiânia adotou-se realizar entrevistas orientadas por roteiros semiestruturados, uma vez que a entrevista é uma estratégia usada no processo de trabalho de campo, onde o entrevistado tem a chance de falar sobre o assunto em pauta sem se aprisionar à indagação formulada (Minayo, 2007). O roteiro semiestruturado baseou-se em três grupos de assuntos inerentes aos motivos, a tomada de decisão, e a satisfação de instalar uma empresa de transportes rodoviário de carga em Aparecida de Goiânia.

Os atores chaves para a pesquisa em questão foram os empresários e/ou gestores das empresas de transporte rodoviário de carga da cidade lócus da pesquisa, uma vez que eles estão envolvidos diretamente com o problema abordado no estudo. O processo de escolha e seleção dos atores desenvolveu-se por meio da conveniência e o método bola de neve, uma vez que a

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

amostragem é teórica e não probabilística, e, também, por considerar que a escolha dos entrevistados seguintes se oferece por orientações obtidas em entrevistas anteriores (Vinuto, 2014).

Ao todo foram realizadas 7 (sete) entrevistas. Esta quantidade foi suficiente para encontrar a amostra por saturação teórica⁴. As entrevistas ocorreram nos meses de outubro e novembro de 2022, e o tempo médio das entrevistas foi de 35 minutos. Cada entrevista possui um código de identificação que está apontado entre parênteses e consta “ENT” significando entrevista e uma numeração sequencial criada por ordem cronológica da realização das entrevistas.

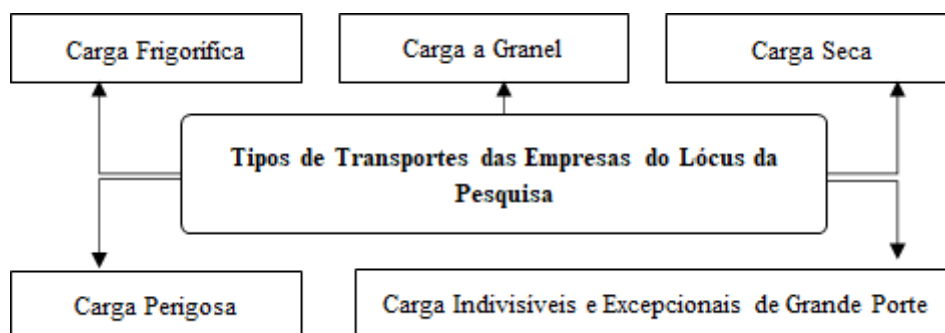
O processo de análise dos dados deste estudo deu-se por meio da análise descritiva e interpretativa, visto que buscou-se identificar as tendências e as relações entre as respostas produzidas nas entrevistas além das associações das ideias dos entrevistados com outras informações sobre o mesmo tema (Marconi & Lakatos, 2017), e, por fim, realizar a apreciação das informações capazes sustentar as percepções dos entrevistados sobre as vantagens comparativas em instalar uma empresa de transportes na cidade de Aparecida de Goiânia – GO.

4 ANÁLISES E RESULTADOS

4.1 Caracterização das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga da Cidade de Aparecida de Goiânia

As empresas de transporte rodoviário de cargas da cidade de Aparecida de Goiânia possuem em média 270 funcionários diretos e indiretos e 153 veículos próprios de carga, e se concentram em 5 (cinco) tipos de transporte dentro do universo pesquisado. Estes tipos de transportes rodoviários de carga estão registrados na Figura 2, a seguir.

Figura 2. Tipos de transportes observados nas empresas pertencentes ao *locus* da pesquisa.



Fonte: Autores, 2023.

A carga frigorífica em sua maioria se destina as regiões norte, nordeste e sudoeste do Brasil e são cargas perecíveis como frutas e legumes, e cargas congeladas com proteína animal e alimentos.

⁴ Momento em que não há mais variação ou mudanças dos resultados por meio de mais coleta de dados, ou seja, mesmo com mais coletas de dados ou pesquisas o resultado encontrado será o mesmo. Glaser B. G., & Strauss A. L. (1967).

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

O tipo Carga Seca é caracterizado pelo transporte de produtos industrializados, não perecíveis que não requeiram refrigeração. Para os entrevistados os alimentícios não perecíveis são os de maior volume transportados entre as empresas localizada em Aparecida de Goiânia, e que os caminhões baús são os adequados para este tipo de transporte, uma vez que podem acomodar paletes, fardos, sacos e caixas.

As Cargas a Granel, que podem ser granel líquido ou granel sólido, também são transportadas pelas empresas instaladas em Aparecida de Goiânia. Os entrevistados destacam que o transporte de graneis sólidos em sua maioria são os commodities agrícolas e que estes itens transportados são matérias-primas para as empresas locais e regionais ou destinam aos portos da região sul e sudeste para a exportação.

No tipo Carga Perigosa os dados apontam que o transporte de líquidos e gases inflamáveis, gases tóxicos e itens explosivos fazem parte do mix de produtos transportados pelas empresas instaladas em Aparecida de Goiânia.

Já as Cargas Indivisíveis e Excepcionais de Grande Porte requerem das empresas transportadoras planejamento específicos para carregamento e descarregamento. Os resultados deste estudo apontam que volume de empresas deste seguimento é menor dentre todos os outros tipos relacionados, e que o transporte mais comum neste tipo é de máquinas e equipamentos para indústrias, ou de produtos das empresas do ramo de metalurgia localizadas na cidade.

Dados da pesquisa apontam que o transporte de carga viva não é representativo na cidade de Aparecida de Goiânia, e que, segundo os entrevistados, este tipo de transporte em sua maioria é realizado por TACs – Transportadores Autônomos de Carga – e destina-se ao transporte regional entre as cidades pertencentes ao estado de Goiás ou aos estados do centro-oeste do Brasil.

Ainda quanto as áreas de atuação das empresas de transportes representadas pelos entrevistados, verificou-se que a ENT 1 atua no segmento diversificado de transportes, uma vez que transporta “[...] produto acabado, higiene, limpeza, alimentícios e alguns produtos de siderurgia”. Já a ENT 2 está com atividades comerciais no segmento de carga especial “[...] o transporte de produtos asfálticos”, a ENT 3 transporta “[...] produtos perigosos, com foco em lubrificantes”. A empresa representada pelo código ENT 4 transporta em sua maioria de contratos “[...] o segmento de carga seca”, já a empresa ENT 5 tem as “[...] cargas pesadas como foco de atuação, onde os servidos são apoiados por equipamentos de guindastes e ferramentaria especial para o acondicionamento de produtos pesados nas carrocerias dos caminhões”. A ENT 6 é voltada para cargas paletizadas, que segundo o entrevistado “[...] a gente transporta bebida, alimento, minério e temos uma parte também do agro, e que neste caso transportamos por meio de caminhões caçamba” e, por último, a empresa cujo a entrevista é denominada como ENT 7 atua no segmento dos “[...] transportes refrigerados”.

Observou-se nos relatos dos gestores participantes deste estudo, que os avanços tecnológicos presentes no segmento de transporte rodoviário facilitaram as relações comerciais entre as próprias empresas. Segundo os entrevistados a prática comercial entre as empresas é comum, inclusive quando necessário a empresa pode contratar outra empresa de transportes para fazer determinada rota ou serviço. Indagados se estas operações já foram realizadas entre empresas de transportes instaladas em Aparecida de Goiânia, a maioria dos pesquisados afirmou que sim e que se trata de um negócio vantajoso para todos que estão presentes em Aparecida de Goiânia.

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

4.2 As Vantagens Comparativas Observadas Pelos Gestores das Organizações de Transportes

Dentre os fatores apontados pelos entrevistados como vantagem de se instalar na cidade de Aparecida de Goiânia se destaca alegação quanto a localidade do município se comparada com outras cidades localizadas em outras regiões do país, ou até mesmo no estado de Goiás.

Para os entrevistados Aparecida de Goiânia é uma cidade na Região Centro-Oeste que interliga as demais regiões do país e outros estados da federação. Os entrevistados apontam vantagens logísticas devido ao fato que:

“[...] saindo daqui eu consigo ir direto para região de São Paulo, região do Rio, eu consigo sair para a região dentro do próprio Goiás, eu consigo sair para o Tocantins ou Maranhão, para o norte, então a gente está localmente é num local bem estratégico, então isso ajuda muito. [...] não precisa em certos momentos utilizar a cidade para transitar, então usamos praticamente as rodovias, então isso ajuda muito logisticamente.” (ENT 2).

Este aspecto de fácil acesso as rodovias para o escoamento das cargas e que facilita o transbordo para as mais diversas regiões do país é percebido pelos entrevistados como vantagens de localização. Identifica-se ainda que os agentes fazem comparação entre o local onde estava a empresa e como ela está mais bem instalada no aglomerado produtivo de Aparecida de Goiânia, bem como identificam a importância do plano de gestão territorial da cidade para o crescimento do setor de transporte rodoviário de cargas na cidade de Aparecida de Goiânia.

“[...] é o ponto estratégico [...] de fácil acesso para caminhões. Onde a gente estava [...] era perto do aeroporto, então lá era [...] muito tumultuado o fluxo de carro era muito grande, lá era bairro também, então aqui ficou mais fácil o acesso, perto da rodovia. [...]. Aqui no parque industrial é só empresa não tem área residencial né? Então é bem tranquilo.” (ENT 6).

“Aparecida ao longo dos últimos 10 anos ela triplicou a capacidade de absorção de parceiros e para a indústria em consequência de parceiros transportadores, porque onde você conseguiu expandir a indústria você vai precisar aumentar a sua capacidade. Então estrategicamente Aparecida, ela junto com o estado de Goiás, criou 3 polos estaduais em parceria com a prefeitura. Parte do dinheiro foi do governo, mas os terrenos eram de Aparecida, então criou 3 polos imensos, gigantes com estrutura fantástica onde absorveram mais de 1000 indústrias em Aparecida, é um número muito grande [...]. Então isso fez com que Aparecida tivesse esse salto, eu acho que ela superou Goiânia em números muitas vezes já é uma capacidade incrível que eles têm aqui de produção nesses polos.” (ENT 1).

“[...] a tendência que eu vejo e de muitos outros empresários todos querem ir para Aparecida, é porque não está tendo áreas, mas todo mundo quer vir para Aparecida. Ainda mais agora que vai e está construindo um aeroporto, então a tendência é crescer para esse lado de cá.” (ENT 6).

Os resultados encontrados nas análises das entrevistas apontam vantagens comparativas de caráter operacional e comercial presentes na cidade Aparecida de Goiânia, como:

“Goiânia a estrutura para transportes ela já está inchada, você tem dificuldade de conseguir galpão, terreno você conseguir locais estratégicos de bom acesso para

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

carreta para rodotrem. Então Aparecida ela encaixa melhor nesse perfil para o transportador hoje.” (ENT 1).

“[...] A gente tá numa região central, então aqui num raio de 1500 km, eu devo pegar [...] praticamente 70% da população nacional [...], então eu consigo ter uma abrangência interessante.” (ENT 5).

Os entrevistados apontam vantagens também de caráter econômico-financeiro como incentivo por parte da Prefeitura de Aparecida de Goiânia para trazer os empresários para a cidade. Isso porque segundo relatos dos entrevistados:

“[...] pesou bastante na escolha de Aparecida foi uma questão primeiramente política no sentido de que houve um incentivo por parte da prefeitura para trazer esses empresários.” (ENT 5).

“A gente recebeu um terreno aqui de 10 mil m² [...] foi o principal motivo para os instalar em Aparecida. [...], quando ela faz a concessão você assina um contrato com eles onde você tem que cumprir uma série de coisas, gerar empregos, construir na cidade, ter veículos registrados em Aparecida. E a gente cumpriu tudo, porém aí fica na mão da prefeitura agora a concessão da escritura.” (ENT 3).

Os resultados apontam que a prefeitura ao conceder essa área por meio da sessão se torna um atrativo, no entanto segundo o entrevistado ter a sessão da área:

“[...] por si só não é um ganho tão grande assim, porque a sessão é de uma área crua, dentro de um parque industrial que na época era muito incipiente [...] requer muito investimento.” (ENT. 5).

Como destacado por Lauria et al. (2012) a área por ser sem as condições mínimas de infraestruturas acabaram sendo cedidas diversas vezes, por muitas vezes os custos da instalação serem altos. Entretanto ainda segundo o agente:

“O parque industrial está sendo desenhado, fazendo infraestrutura, asfalto, paisagismo, até com uma contrapartida dos empresários, não foi unicamente da prefeitura, então acaba que cria uma relação política ali de uma confiança no município maior.” (ENT 5).

Outro fator observado na análise dos dados está relacionado as vantagens comparativas econômicas, os entrevistados revelaram ter vantagens econômicas em se instalar no município. Segundo um dos entrevistados a partir do momento que se instala em uma região que é:

“[...] mais fácil de locomoção, é mais fácil de você migrar para outras áreas, [...] jogando isso em termos de economia, quanto de combustível, pneus e de diversos outros itens também.” (ENT 4).

Esta percepção se integra a economia de escala e de valor quando analisado as questões de custo e das atividades de prestação de serviços de transportes de carga. Para os entrevistados ter a facilidade de locomoção e ter uma diversidade de oficinas e concessionárias perto, sem que haja a necessidade de locomover para cidade de Goiânia, é um ponto vantajoso e valorizado nas percepções dos entrevistados.

Ainda na vantagem comparativa econômico-financeira outro ponto observado foi o Programa Produzir, onde há um incentivo fiscal para a implantação, expansão ou revitalização

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

de indústrias estimulando a competitividade estadual com foco na geração de emprego e redução da desigualdade sociais e regionais. Com isso, esse programa do Governo do Estado de Goiás atua no financiamento de parcelas mensais de ICMS, gerando um custo de produção menor e os produtos mais competitivos no mercado (Sedi, 2022). Diante disso, o entrevistado evidencia que escolher Aparecida de Goiânia é a junção de:

“[...] um trabalho político com uma localização geográfica interessante, o incentivo do governo por parte do ICMS, acho que vai trazendo essa vantajosidade de estar aqui hoje.” (ENT 5).

Quanto a vantagem comercial os entrevistados registram que estar em Aparecida de Goiânia conseguem realizar cooperações empresariais dentro dos aglomerados produtivos existentes no município, e destacam que esta prática é uma “[...] via de mão dupla” (ENT. 2), já que é possível dar preferência para os que estão localizado nas proximidades, adquirindo assim novos clientes, ou seja, ações presentes em clusters. O entrevistado ENT 7 complementa está percepção ao afirmar que “a vantagem maior é a mídia que nos ajuda”. Já o entrevistado 5 destaca que apesar de ter uma associação, no caso do Parque Industrial, ainda há pontos a serem melhorados quanto a relação comercial entre as empresa, pois:

“[...] não existe uma cultura dessa cooperação entre as empresas, muitas vezes elas nem conversam tanto, eu digo assim empresa com empresa. Dono com dono existe sim boas relações, mas as operações não se misturam, não tem tanta sinergia como poderia.” (ENT 5).

A oferta de mão de obra na localidade é observada pelos entrevistados como existente, porém ainda há a necessidade de qualificação da mão de obra para as empresas transportadoras, isso porque “[...] em Aparecida foi mais fácil e é mais fácil de achar o colaborador.” (ENT 5). No que se refere-se aos motoristas para as caminhões e carretas, os gestores destacaram que há dificuldades de encontrar colaboradores qualificados, mas alguns indicam que este problema tem diminuído regionalmente e que em outros estados este problema é mais grave.

“[...] apesar de hoje ter meios para a qualificação de trabalhadores há uma grande dificuldade de se você conseguir um bom motorista, mas em termos de localização eu acredito que seja melhor do que propriamente Goiânia.” (ENT 3)

“[...] não é só na cidade em Aparecida, a gente tem realmente um déficit sim, mas isso não é a nível de Estado de Goiás, é no Brasil de falta de motoristas, falta de carreteiros profissionais, a gente sabe que no passado o filho do motorista queria ser também carreteiro, hoje a gente não vê isso.” (ENT 2).

“[...] aqui Aparecida [...] encontrar um motorista carreteiro está mais fácil que em outros lugares. Tenho visto outros colegas de outros estados reclamarem [...].” (ENT 4).

Para os demais cargos pertencentes a área da logística se observa a existência de oferta de mão de obra na localidade e a crescente demanda das empresas por estes trabalhadores e a necessidade de programas de qualificação.

“[...] as empresas estão precisando de muita gente com capacidade de atendimento logística, entendimento e expertises das rotinas[...], cada vez mais os clientes estão

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

mais exigentes pra receber ou pra comprar ou pra entregar seu produto. [...] aqui em Aparecida tem um déficit de mão de obra e essa mão de obra vem muito de Goiânia ou cargos estratégicos de nível de coordenação, gerência, gestão, às vezes são trago de São Paulo, de alguma região de Minas estrategicamente.” (ENT 1).

A maioria dos entrevistados, cinco ao todo, relataram que o crescimento resultou em construção ou reforma da unidade ou do Centro de Distribuição – CD, e que os custos operacionais de suas empresas proporcionalmente menores quando comparados com as demais empresas em outras localidade e, também, que a cidade dispõe de uma boa infraestrutura de serviços para os caminhões e demais veículos da frota.

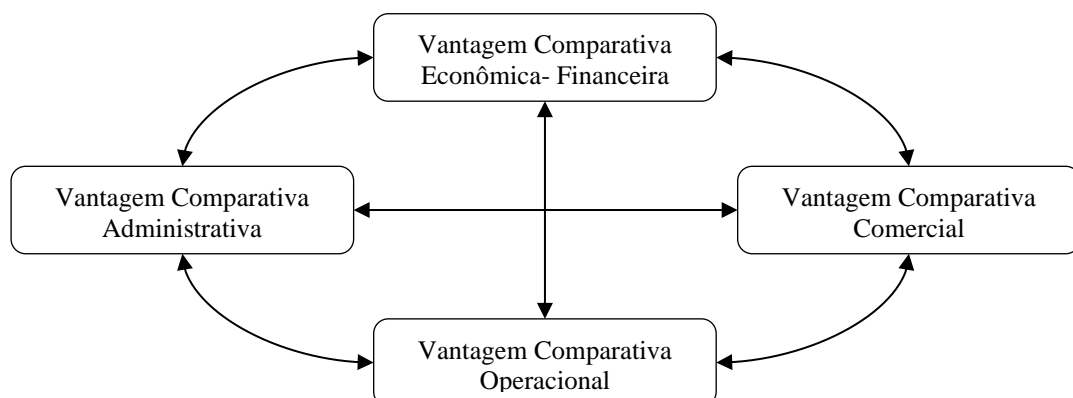
Os resultados das entrevistas apontam que as vantagens comparativas percebidas pelos gestores, contribuíram para a tomada de decisão em instalar a empresa de transportes rodoviário de carga em Aparecida de Goiânia e que os agentes estão satisfeitos em ter instalado suas empresas na cidade, já que por esta escolha foi possível realizar a prospecção de novos clientes e contratos e o aumentar o faturamento.

5 CONCLUSÕES

Os achados deste estudo apontam que as empresas de transportes rodoviário de cargas instaladas na cidade de Aparecida de Goiânia – GO se concentram em cinco tipos de transportes de cargas: carga frigorífica; carga seca; carga a granel; carga perigosa; e carga indivisível e excepcionais de grande porte.

Observou-se que as vantagens comparativas percebidas pelos agentes no *locus* da pesquisa foram consideradas como os fatores favoráveis à tomada de decisão de instalar uma empresa de transporte rodoviário de cargas na cidade de Aparecida de Goiânia, e que estas vantagens estão divididas em 4 (quatro) grupos: econômico-financeiro; administrativo; comercial; e operacional, e que de acordo com as suas complementariedades estabelecem o modelo empírico apresentado na Figura 3 a seguir.

Figura 3. Modelo empírico das vantagens comparativas de instalar uma empresa de transportes em Aparecida de Goiânia – GO.



Fonte: Autores, 2023.

A vantagem comparativa econômico-financeira se encontra na existência de projetos de fomentos e benefícios fiscais cedidos pelo poder público local para as empresas instalarem na

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

localidade, nos valores atrativos das áreas no mercado aparecidense, na economia de escala do processo de execução dos serviços de transportes, isto devido ao menor custo com de pneus e combustível quanto comparado a outras localidades.

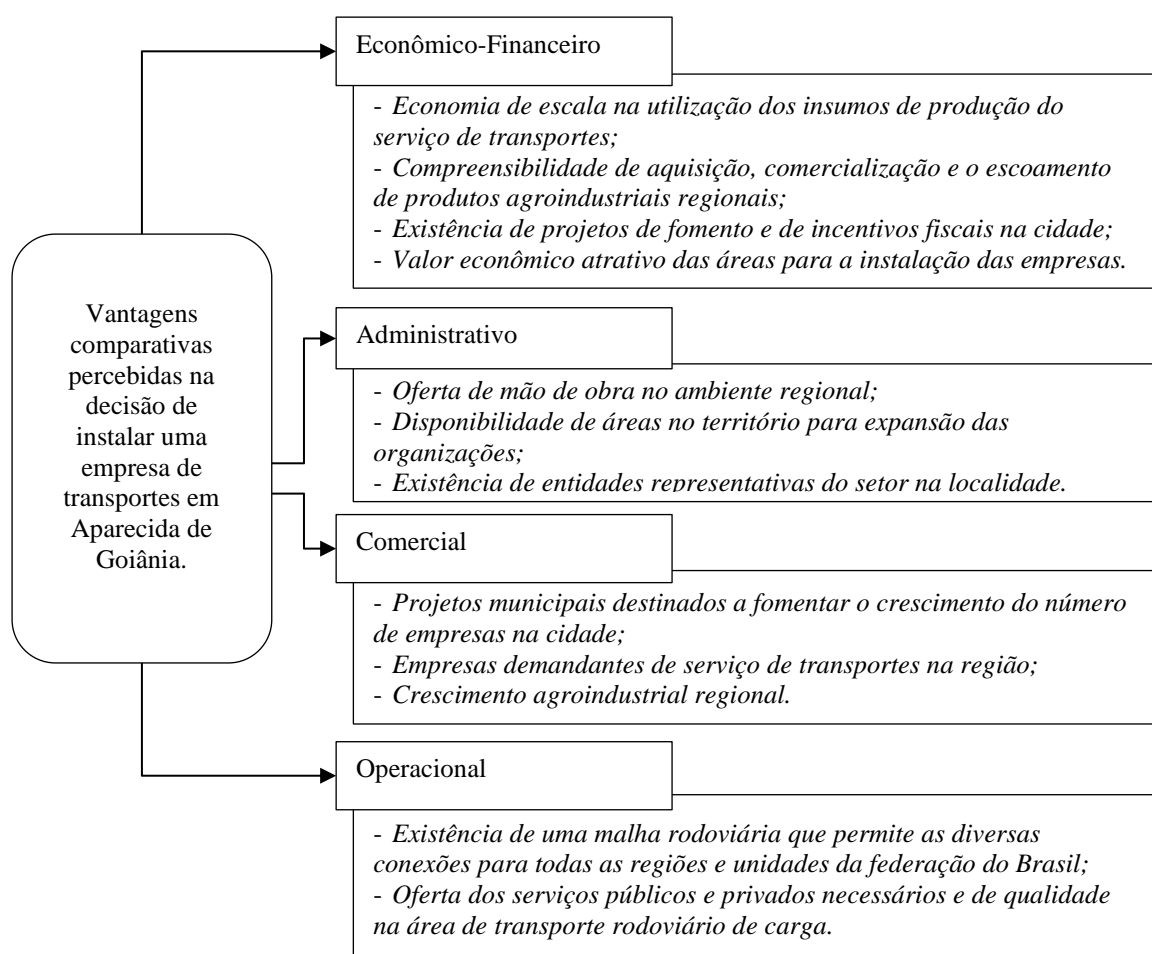
Se encontra como vantagem comparativa no *locus* da pesquisa a disponibilidade de mão de obra para os cargos da área logística, a ocupação espacial do território do município de onde se encontram áreas disponíveis para a expansão das instalações das empresas.

Na vantagem comparativa comercial foram identificados meios de prospecção de novos clientes entre as empresas agroindustriais instaladas em Aparecida de Goiânia, e o aumento das empresas demandantes do transporte de cargas rodoviárias.

Já a vantagem comparativa operacional se fundamenta pela localização estratégica da cidade de Aparecida de Goiânia no eixo de conexão de várias rodovias federais, além da oferta de serviços públicos e privados, necessários e de qualidade, à realização dos serviços de transportes de cargas.

A síntese dos fatores fundantes do modelo empírico pode ser encontrada na Figura 4 a seguir.

Figura Erro! Nenhum texto com o estilo especificado foi encontrado no documento..2. Fatores identificados nas vantagens comparativas da instalação de uma empresa de transportes em Aparecida de Goiânia – GO.



Fonte: Autores, 2023.

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

Por fim, entende-se que o modelo empírico criado para responder o objetivo deste estudo possui uma relação de complementariedade entre as vantagens comparativas, ou seja, as vantagens somam-se para a identificação do grupo de fatores positivos e favoráveis à implantação de uma empresa de transporte rodoviário de cargas na cidade de Aparecida de Goiânia – GO.

6 REFERÊNCIAS

Amaral, S. A. D., & Sousa, A. J. F. P. D. (2011). Qualidade da informação e intuição na tomada de decisão organizacional. *Perspectivas em Ciência da Informação*, 16, 133-146.

Anjos, F. H., & Costa, M. J. P. (2018, agosto). Desenvolvimento econômico regional: uma abordagem acerca da teoria de polos de crescimento e de aglomerações produtivas. In: *VI Congresso em Desenvolvimento Social*. Montes Claros. Acesso em 31 jul. 2023. Recuperado de: <https://congressods.com.br/sexta/anais_sexta/ARTIGOS_GT05/DESENVOLVIMENTO%20ECONOMICO%20REGIONAL%20UMA%20ABORDAGEM%20ACERCA%20DA%20TEORIA%20DE%20POLOS%20DE%20CRESCIMENTO%20E%20DE%20AGLOMERAcoes%20PRODUTIVAS.pdf>

ANTT – Agência Nacional De Transportes Terrestres (2015). *Resolução N° 4.799, de 27 de julho de 2015*. Brasília: ANTT. Acesso em: 06 mar. 2022. Recuperado de: <https://anttlegis.datalegis.inf.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&sgl_tipo=RES&num_ato=00004799&seq_ato=000&vlr_ano=2015&sgl_orgao=DG/ANTT/MT&cod_modulo=161&cod_menu=5411>.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres (2022). *RNTRC em números*. Brasília: ANTT.

Arriel, M. F. (2011). Identificando municípios polos em Goiás e seu raio de influência. *Os polos econômicos do Estado de Goiás*, 7-23.

Ballou, R. H. (2006). Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial. *Porto Alegre, RS: Bookman*.

BALLOU, R. H. (2005). Gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial. *Porto Alegre, RS: Bookman*.

BALLOU, R. H. (2015). Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física. *São Paulo, SP: Atlas*.

Barchet, I. (2016). *Aglomerações industriais e polos econômicos regionais: uma análise comparativa entre a região Sul do Brasil e a Província de Québec/CA*. (Tese de Doutorado). Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo, Brasil.

Bird, J. & Straub, S. (2020). The Brasilia experiment: the heterogeneous impact of road access on spatial development in Brazil. *World Development*, 127, 104739.

BERTAGLIA, P. R. (2016). Logística e gerenciamento da cadeia de abastecimento. *São Paulo, SP: Saraiva*.

Chiquito, A. R. & Costa, V. M. H. M. (2013, novembro). A implantação de distritos industriais como estratégia de desenvolvimento econômico local. In: *I World Congress on Systems Engineering and Information Technology*. Porto, Portugal. Acesso em: 31 jul. 2023. Recuperado de: <<https://copec.eu/congresses/wcseit2013/proc/works/62.pdf>>.

Chopra, S., Meindl, P., & Gonçalves, M. A. (2016). Gestão da cadeia de suprimentos: estratégia, planejamento e operações.

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

Chueke, G. V., & Lima, M. C. (2012). Pesquisa Qualitativa: evolução e critérios. *Revista Espaço Acadêmico*, 11(128), 63-69.

CNT – Confederação Nacional Do Transporte (2019). *Pesquisa CNT de Rodovias 2019*. Brasília: CNT.

CNT – Confederação Nacional Do Transporte (2008). *Transporte de carga no Brasil: ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país*. Brasília: CNT.

Deimling, M. F., Parizotto, D., Pauleck, E. C., & Santos, T. A. (2016). Análise da Influência da logística de transportes rodoviários no custo Brasil. *Revista de Administração do Unifatec – RAF*, 13(13), 166-188.

FIEG – Federação das Indústrias do Estado de Goiás. (2015). *Polos industriais do Estado de Goiás: Aparecida de Goiânia*. Goiânia: FIEG.

Gerhart, T.E., & Silveira, D.T. (2009). *Métodos de Pesquisa*. Porto Alegre, RS: Editora UFRGS.

Godoy, A. S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. *Revista de Administração de Empresas - RAE*, 35(2), 57-63. Acesso em: 27 nov. 2022. Recuperado de: <<https://www.scielo.br/j/rae/a/wf9CgwXVjpLFVgpwNkCgnnC/?format=pdf&lang=pt>>.

Ghisolfi, V., Ribeiro, G. M., Chaves, G. L. D., Filho, R. D. O., Hoffmann, I. C. S., & Perim, L. R. (2019). Evaluating Impacts of Overweight in Road Freight Transportation: A Case Study in Brazil with System Dynamics. *Sustainability*, 11(11), 3128. Acesso em: 31 jul. 2023. Recuperado de: <<https://www.mdpi.com/2071-1050/11/11/3128/htm>>.

Guimarães, V. A., Ribeiro, G. M., Forte, V. L., Lucena, A., Junior, A. M. L., Pereira, L. C. S. N., & Fornaciari, F. A. (2017). Localização-alocação de centros de integração logística submetidos a demandas par-a-par 25(1). *Transportes*, 25(1), 51-60.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2023). População: Aparecida de Goiânia. 2021. Acesso em: 02 ago. 2023. Recuperado de: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/aparecida-de-goiania/panorama>>.

Lastres, H. M. M., & Cassiolato, J. E. (2003). *Glossário de arranjos e sistemas produtivos e inovativos locais*. 2003. *SEBRAE*. Acesso em: 09 mar. 2022. Recuperado de: <<https://cupdf.com/document/glossario-de-arranjos-e-sistemas-produtivos-e-inovativos-arranjos-produtivos.html?page=1>>

Lauria, I. O., Moysés, A. Vieira, J. C. & Mota, F. C. M. (2012). Distritos empresariais como agentes de desenvolvimento regional em áreas públicas de Aparecida de Goiânia- GO. *Estudos Goiânia*, 39(1), 61-71.

LOPES, E. P. (2015). *Características do transporte rodoviário de carga –TRC: infraestrutura logística e estrutura de mercado*. Brasília: CNA. Acesso em: 05 mar. 2022. Recuperado de: <https://www.cnabrasil.org.br/assets/arquivos/artigostecnicos/artigo-09_0.39921000%201514912078.pdf>.

LOZANO, J. R. L. (2015). *Gestão de Negócios Internacionais*. Notas de aula. PUC GOIÁS. Acesso em: 25 jan. 2023. Acesso em: 25 jan. 2023. Recuperado de: <<http://professor.pucgoias.edu.br/SiteDocente/admin/arquivosUpload/3843/material/4%20A%20competitividade%20internacional.pdf>>.

Marconi, M. A., & Lakatos, E.M. (2017). *Fundamentos de Metodologia Científica* (8ª. ed.). São Paulo: Atlas.

Marchetti, D. S. & Ferreira, T. T. (2012). *Situação atual e perspectivas da infraestrutura de transportes e da logística no Brasil*. BNDES, Brasília.

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

- Marshall, A. (1982). *Princípio de economia política*. (Vols. 1). São Paulo: Abril Cultural.
- Minayo, M. C. S., Deslandes, S. F., Neto, O. C., & Gomes, R. (2007). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade* (6ª ed.). Petrópolis: Editora Vozes Limitada.
- Mintzberg, H., Ahlstrand, B., & Lampel, J. (2010). *Safári de Estratégia: um roteiro pela selva do planejamento estratégico*. São Paulo: Ed. Bookmam.
- Nunes Filho, P. S. (2006). *Vantagem competitiva: precedentes teóricos da análise do diamante nacional de Porter*. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal da Bahia, Salvador, Brasil.
- Oliveira, S. E. M. C. (2015). *Cadeias globais de valor e os novos padrões de comércio internacional: uma análise comparada das estratégias de inserção de Brasil e Canadá*. Brasília: FUNAG.
- Oliveira, T. N., & Melo, J. A. M. (2019). O efeito da infraestrutura rodoviária sobre os custos operacionais das transportadoras de carga. *Revista Negócios em Projeção* 10(2), 108-113.
- Prefeitura de Aparecida de Goiânia. (2022). *A cidade 2022*. PMAG. Acesso em: 15 mar. 2022. Recuperado de: <<https://www.aparecida.go.gov.br/a-cidade/>>.
- Prefeitura de Aparecida de Goiânia. *PIB de Aparecida cresce 122% nos últimos dez anos. 2019*. PMAG. Acesso em: 15 mar. 2022. Recuperado de: <<https://www.aparecida.go.gov.br/pib-de-aparecida-cresce-cerca-de-122-nos-ultimos-dez-anos/>>.
- Préve, A. D., Moritz, G. O., & Pereira, M. F. (2010). *Organização, Processos e Tomada de Decisão*. Florianópolis: UFSC.
- Porter, M. E. (1999). *Competição: estratégias competitivas comerciais*. Rio de Janeiro: Elsevier.
- Porter, M. E. (1993). *Vantagem Competitiva das Nações*. RJ: Campus.
- Porter, M. E. (2004). *Estratégia competitiva: técnicas para análise de indústrias e da concorrência* (2ª ed.). Rio de Janeiro: Campus.
- Públio, M. A. (2008) *Como planejar e executar uma campanha de propaganda*. São Paulo: Atlas.
- Quintella, R. P. M. M. (2004). *Proposta de sistema para diagnóstico das operações de comércio exterior*. (Dissertação de Mestrado). Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil.
- Rezende, A. C., Campolina, B., & Paixão, A. N. (2012). Clusterização e localização da indústria de transformação no Brasil entre 1994 e 2009. *Revista Econômica do Nordeste*, 43(4), 27-50.
- Santos, I. L. (2013). *As vantagens comparativas das exportações portuguesas: um caso prático*. (Dissertação de Mestrado). Universidade de Aveiro, Aveiro: Portugal.
- Silva, K. A. O. D. (2015). *Vantagens comparativas, especialização comercial e recursos naturais em países selecionados (1980-2012)*. (Tese de Doutorado). Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, Brasil.
- Schluter, M. R. (2013). *Sistemas logísticos de transportes*. Curitiba: InterSaberes.
- Teixeira, F. (2008). Políticas Públicas para o Desenvolvimento Regional e Local: o que podemos aprender com os Arranjos Produtivos Locais (APLs)?. *O&S*. 15(45). Acesso em: 20 jan. 2023. Recuperado de: <<http://www.scielo.br/pdf/osoc/v15n46/03.pdf>>

AS VANTAGENS COMPARATIVAS DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DA CIDADE DE APARECIDA DE GOIÂNIA – GO: UM ESTUDO DAS PERCEPÇÕES DOS GESTORES DAS ORGANIZAÇÕES DE INSTALAREM OU NÃO SUAS EMPRESAS NA CIDADE

Tunes, R., & Monteiro, P. R. R. (2017). Conhecimento em gestão, vantagem competitiva e performance empresarial: proposição e teste de um modelo fundamentado na “Resource Advantage Theory” em MPES. *Revista Brasileira de Marketing*, 16(3), 298-316.

Vinuto, J. (2014). A Amostragem em Bola de Neve na Pesquisa Qualitativa: Um debate em aberto. *Revista Temáticas*, (22), 203–220. Acesso em: 22 mar. 2022. Recuperado de <<https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/tematicas/article/view/10977/6250>>

Wanke, P., & Fleury, P. F. (2006). *Transporte de cargas no Brasil: estudo exploratório das principais variáveis relacionadas aos diferentes modais e às suas estruturas de custos. Estrutura e dinâmica do setor de serviços no Brasil*. Brasília: Ipea.