



DESEMPENHO OPERACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO FLORESTAL NA REGIÃO DE CAMPO DO TENENTE

¹Pompeu Paes Guimarães (pompeu.guimaraes@ufersa.edu.br), ²Helton Kania Andreata (helton.andreata@gmail.com), ²João Antônio Melhado Ramos (joaomelhado@live.com), ¹Rejane Alves Costa (rejane.alves@ufersa.edu.br), ²Julio Eduardo Arce (jarce@ufpr.br).

¹Universidade Federal Rural do Semi-Árido

Departamento de Ciências Vegetais/Av. Francisco Mota, 572, Costa e Silva, Mossoró, RN, CEP 59.625-900

²Universidade Federal do Paraná

Departamento de Ciências Florestais/ Av. Pref. Lothário Meissner, 900, Jardim Botânico, Curitiba – PR, CEP 80210-170

RESUMO: O objetivo deste trabalho foi identificar os constituintes do transporte rodoviário florestal e contabilizar quanto tempo demanda cada atividade e subatividade. O estudo foi conduzido em uma empresa florestal localizada no Sul do estado do Paraná, cuja operação do transporte rodoviário florestal contemplou duas rotas situadas entre os municípios de Campo do Tenente (planta florestal) e Piên (planta industrial), uma rota para viagem carregada e outra para viagem vazia. Foi utilizado um cavalo mecânico da marca Mercedes Benz, modelo AXOR 3344S, referentes a uma carreta (cavalo mecânico e semirreboque). A coleta de dados foi realizada com uso de um estudo de tempos e movimentos, por meio dos tempos contínuos (sem interrupção) com uso de cronômetro digital e formulários para o registro em fevereiro de 2013. Onde a duração média do ciclo de transporte equivaliu a 6 h e 44 min, completando em 16 h de trabalho 2,4 ciclos de transporte. A viagem carregada correspondeu a 19% do ciclo de transporte e a viagem vazia 14% (transporte ativo). O transporte passivo correspondeu a 43% (carregamento) e 26% (descarregamento). O tempo improdutivo e outros juntos corresponderam a 30% do transporte rodoviário florestal.

Palavras Chave: Gestão do abastecimento florestal, logística, estudo de tempos e movimentos.

OPERATING PERFORMANCE IN FOREST ROAD TRANSPORT LT FIELD REGION

ABSTRACT: The objective of this study was to identify the constituents of the forest road and count how long each activity and demand underactivity. The study was conducted in a forestry company located in the southern state of Paraná, whose operation the forestry road transport included two routes located between the municipalities of Campo do Tenente (forest plan) and Piên (industrial plant), a route to travel loaded and one for empty trip. A mechanical horse of the Mercedes Benz brand was used, AXOR 3344S model, referring to a cart (mechanical and semi-trailer). Data collection was performed with use of a study of time and motion, through continuous time (without interruption) using digital stopwatch and forms for registration in February 2013. Where the average duration of the transport cycle amounted to 6 h 44 min, adding 16 h work 2,4 transport cycles. The trip charged corresponded to 19% of the transport cycle and empty trip 14% (active transport). The passive transport accounted for 43% (loading) and 26% (download). The downtime and others together accounted for 30% of the forest road.

Keywords: Management of forestry supply, logistics, time and motion study.

1. INTRODUÇÃO

O transporte de cargas possuem cinco modais de transporte: aéreo, ferroviário, dutoviário, rodoviário e hidroviário. Cada um com características e custos operacionais próprios, predominando no Brasil o modal rodoviário. Devido a diversos fatores como extensa malha viária, oferta de diferentes tipos de combinações de veículos de cargas (CVC) e baixo valor de instalação quando comparado a outros modais existentes (MACHADO et al., 2009).

O transporte está diretamente relacionado ao desenvolvimento da civilização moderna, integrando o perfeito funcionamento de qualquer sociedade; serve também como instrumento básico de fomento para o desenvolvimento econômico de uma região, viabilizando os processos de trocas de mercadorias entre as regiões produtoras e consumidoras. Sabe-se que sua indisponibilidade pode inviabilizar uma região produtora, mesmo quando há fortes demandas desses produtos em outros locais (RODRIGUES, 2007).

O principal modo de transporte é o rodoviário por sua mobilidade, flexibilidade e permitir o transporte “porta-a-porta”, mas tem o empecilho de necessitar com que o veículo se adapte as condições adversas de transporte, excesso de chuvas em determinadas épocas do ano e variabilidade de estradas (SEIXAS, 1992).

A busca pela competitividade exige das organizações decisões rápidas e precisas, visando tornarem-se mais dinâmicas e menos complexas, no que se refere aos processos administrativos e operacionais.

Desta forma, o engenheiro se depara com o planejamento das atividades e problemas como: escolher a melhor rota de transporte para que mantiver o suprimento de matéria prima para indústria, o tipo e número de combinação de veículos de carga necessários, a melhor logística de transporte para que não haja percursos com sobreposição de veículos em mesmas atividades, entre outros, levando em consideração o menor custo possível de transporte.

Nesse sentido, muitas empresas têm tentado dar maior confiabilidade, mais velocidade e flexibilidade, buscando maior eficiência e pontualidade nas tarefas de entrega e/ou coleta; um melhor aproveitamento da frota; menores tempos de ciclo; menores tempos de obtenção e melhor planejamento das rotas, gerando assim sensíveis reduções de custos operacionais, melhoria da imagem da empresa no mercado, maior fidelidade de clientes e, em função disso, uma conquista cada vez maior de fatias de mercado.

O objetivo deste trabalho foi identificar os constituintes do transporte rodoviário florestal e contabilizar quanto tempo demanda cada atividade e subatividade.

2. MATERIAL E MÉTODOS

O estudo foi conduzido em uma empresa florestal localizada no Sul do estado do Paraná, cuja operação do transporte rodoviário florestal contemplou duas rotas situadas entre os municípios de Campo do Tenente (planta florestal) e Piên (planta industrial), Figura 1.