

Vol 6 Issue 7 April 2017

ISSN No : 2249-894X

*Monthly Multidisciplinary
Research Journal*

*Review Of
Research Journal*

Chief Editors

Ashok Yakkaldevi
A R Burla College, India

Ecaterina Patrascu
Spiru Haret University, Bucharest

Kamani Perera
Regional Centre For Strategic Studies,
Sri Lanka

Review Of Research Journal is a multidisciplinary research journal, published monthly in English, Hindi & Marathi Language. All research papers submitted to the journal will be double - blind peer reviewed referred by members of the editorial Board readers will include investigator in universities, research institutes government and industry with research interest in the general subjects.

Regional Editor

Manichander Thammishetty
Ph.d Research Scholar, Faculty of Education IASE, Osmania University, Hyderabad.

Advisory Board

Kamani Perera Regional Centre For Strategic Studies, Sri Lanka	Delia Serbescu Spiru Haret University, Bucharest, Romania	Mabel Miao Center for China and Globalization, China
Ecaterina Patrascu Spiru Haret University, Bucharest	Xiaohua Yang University of San Francisco, San Francisco	Ruth Wolf University Walla, Israel
Fabricio Moraes de Almeida Federal University of Rondonia, Brazil	Karina Xavier Massachusetts Institute of Technology (MIT), USA	Jie Hao University of Sydney, Australia
Anna Maria Constantinovici AL. I. Cuza University, Romania	May Hongmei Gao Kennesaw State University, USA	Pei-Shan Kao Andrea University of Essex, United Kingdom
Romona Mihaila Spiru Haret University, Romania	Marc Fetscherin Rollins College, USA	Loredana Bosca Spiru Haret University, Romania
	Liu Chen Beijing Foreign Studies University, China	Ilie Pinteau Spiru Haret University, Romania
Mahdi Moharrampour Islamic Azad University buinzahra Branch, Qazvin, Iran	Nimita Khanna Director, Isara Institute of Management, New Delhi	Govind P. Shinde Bharati Vidyapeeth School of Distance Education Center, Navi Mumbai
Titus Pop PhD, Partium Christian University, Oradea, Romania	Salve R. N. Department of Sociology, Shivaji University, Kolhapur	Sonal Singh Vikram University, Ujjain
J. K. VIJAYAKUMAR King Abdullah University of Science & Technology, Saudi Arabia.	P. Malyadri Government Degree College, Tandur, A.P.	Jayashree Patil-Dake MBA Department of Badruka College Commerce and Arts Post Graduate Centre (BCCAPGC), Kachiguda, Hyderabad
George - Calin SERITAN Postdoctoral Researcher Faculty of Philosophy and Socio-Political Sciences Al. I. Cuza University, Iasi	S. D. Sindkhedkar PSGVP Mandal's Arts, Science and Commerce College, Shahada [M.S.]	Maj. Dr. S. Bakhtiar Choudhary Director, Hyderabad AP India.
REZA KAFIPOUR Shiraz University of Medical Sciences Shiraz, Iran	Anurag Misra DBS College, Kanpur	AR. SARAVANAKUMARALAGAPPA UNIVERSITY, KARAIKUDI, TN
Rajendra Shendge Director, B.C.U.D. Solapur University, Solapur	C. D. Balaji Panimalar Engineering College, Chennai	V.MAHALAKSHMI Dean, Panimalar Engineering College
	Bhavana vivek patole PhD, Elphinstone college mumbai-32	S.KANNAN Ph.D , Annamalai University
	Awadhesh Kumar Shirotriya Secretary, Play India Play (Trust), Meerut (U.P.)	Kanwar Dinesh Singh Dept.English, Government Postgraduate College , solan

More.....



ASSESSMENT OF THE CLASSICS OF THE LOCATION THEORY: A look at the decisions of logistic entrepreneurs of Roraima

Carlos Augusto Matos de Carvalho¹, Jaqueline Silva da Rosa², Luís Cláudio de Jesus Silva³,
Alexandre Pirangy de Souza⁴ and Juvenal Pinheiro da Costa Filho⁵

¹Mestre em economia (UFRGS), professor (UFRR) e doutorando em administração (CEPEAD/UFMG)

²Mestre em administração (UNISINOS), professora (UFRR) e doutoranda em administração (UNISINOS)

³Doutor em administração (CEPEAD/UFMG), professor (UFRR) e Mestre em economia (UFRGS)

⁴Mestre em Engenharia de Produção (UFAM), professor da UFAM e doutorando em administração (CEPEAD/UFMG)

⁵Mestrado em Engenharia de Produção (UFSC), professor da UEA e do doutorando em administração (CEPEAD/UFMG)

ABSTRACT

This work aims to foster discussion on the rationale for determining the location based on the satisfaction of logistics entrepreneurs, competitively, taking as reference the classic studies of the theory of location. However, it suggests an approach beyond the classical theory and that, certainly, will not be exhausted here. Studies about the location and transport flows are fundamental to understanding the organization and formalization of logistics activities. As for the methodology, the approach of this research is qualitative, and this is literature with data collection through books and articles. In addition, it is descriptive, since the study



aims to portray demographic and infrastructural aspects of road Roraima and Amazon. It was concluded that the option for the installation of logistics business units in Roraima, has no satisfactory answer in the classical approaches to location, requiring more accurate investigations mainly on the combination of less productive and logistics operators regions.

KEYWORDS: Location theory. Logistics. Roraima. Amazonia.

APRECIÇÃO DOS CLÁSSICOS DA TEORIA DA LOCALIZAÇÃO

um olhar quanto às decisões dos empreendedores logísticos de Roraima

RESUMO

Este trabalho tem o objetivo de fomentar a discussão sobre a justificativa de escolha da localização com base na satisfação dos empreendedores logísticos, competitivamente, tendo como referencial os estudos

clássicos da teoria da localização. Contudo, sugere uma abordagem além da teoria clássica e que, certamente, não será esgotada aqui. Estudos acerca da localização e dos fluxos de transportes são basilares para a compreensão da organização e formalização das atividades logísticas. Quanto à metodologia, a abordagem desta pesquisa é qualitativa, e trata-se de pesquisa bibliográfica com coleta de dados por meio de livros e artigos. Também se trata de pesquisa descritiva, uma vez que o estudo se propõe a retratar aspectos demográficos e infraestruturais rodoviários de Roraima e da Amazônia. Conclui-se que a opção pela instalação de unidades de negócios logísticos em Roraima, não tem resposta satisfatória nas abordagens clássicas de localização, requerendo investigações mais acuradas principalmente sobre a combinação de regiões menos produtivas e operadores logísticos.

Palavras-chave: Teoria da localização. Logística. Roraima. Amazônia.

INTRODUÇÃO

Este artigo suscita uma nova abordagem sobre a problemática dos transportes rodoviários roraimenses – em particular, nessa região fronteira e quase isolada – de forma a contribuir com a disseminação de um novo conceito de análise do sistema, sobretudo acerca da localização do empreendimento logístico. Este estudo traz à tona a apreciação do que possa justificar a escolha da localização de uma organização que explora atividades logísticas, com base na satisfação dos empreendedores logísticos, além da perspectiva que permita o afluxo (abastecimento) e o refluxo (escoamento) de produtos com veículos com carga completa, competitivamente. Inclusive, ressaltar a possibilidade de ocorrência em Boa Vista, mesmo com baixo grau de acessibilidade rodoviária, também distante de fontes de matérias-primas, em que a organização, mesmo não maximizando lucros, maximiza a satisfação peculiar por lazer, segurança ou status dos proprietários e minimiza os riscos.

A logística, por seu mister de procurar racionalizar o fluxo (movimento) simultâneo de materiais, informações e pessoas, é componente imprescindível de gradação da competitividade. Nesse contexto, alguns aspectos condicionantes da competitividade como a infraestrutura, a acessibilidade e o adensamento de cadeias produtivas (se deficientes os processos) representam custos ocultos, esses decorrentes de atrasos ou esperas, de ineficiência dos sistemas, de modais não integrados e maus hábitos de gestão, que são de difícil percepção e mensuração. Outros representam custos visíveis como o transporte, a armazenagem, os serviços a clientes, a administração, o estoque e a infraestrutura empresarial. Ambos, os custos ocultos e visíveis, compõem o custo Brasil de logística. Segundo Carvalho (2014), essa dinâmica de custos explica porque, por vezes, é mais barato transportar do território brasileiro para o exterior do que movimentar cargas dentro do nosso país.

Países e empresas, em conjunto, devem traçar diretrizes logísticas que propiciem maior assertividade competitiva. Portanto, se deve estudar e estabelecer políticas para o setor, definir prioridades de investimento, diversificar modais de transporte, analisar custos ocultos e visíveis para a diminuição de gastos com combustíveis (e emissão de carbono), reduzir lead times, set ups e ciclos de repetição de processos, além de melhorar esses processos produtivos através de benchmarking industrial e buscar ganhos de produtividade com a automação, qualificação de pessoal e novos modelos de gestão (CARVALHO, 2014).

Este estudo teórico tem como objetivo fomentar a discussão sobre a justificativa de escolha da localização com base na satisfação dos empreendedores logísticos. Conquanto, este trabalho está estruturado em cinco seções, sendo esta a primeira, na qual se apresenta a temática de trabalho e o objetivo. Na segunda seção, tem-se o Referencial Teórico, seguido da Metodologia. Na seção subsequente, tem-se uma abordagem da logística à luz da Teoria da Localização, e, por fim, as Considerações Finais e Referências.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Aspectos demográficos e infraestruturais rodoviários de Roraima e da Amazônia

O estado roraimense apresenta um elevado grau de urbanização em 74%, embora abaixo do índice nacional e acima do regional (CARVALHO et al., 2008). Verifica-se, contudo, uma grande concentração populacional estimada de Boa Vista, com 326.419 hab. (IBGE, 2016), que detém mais de 63% da população do

estado, com crescimento populacional de 12,8% em relação a 2010. É a principal unidade produtiva, instigando esta análise pelo viés da teoria da localização.

Em meados da década de 1990, com o apoio do Governo Federal, Roraima deu dois importantes passos para amenizar problemas quanto à infraestrutura econômica: a construção da BR-174, sentido sul e a compra de energia proveniente da Usina Hidrelétrica de Macagua / Venezuela, transmitida através do Linhão de Guri, inaugurado em 2001.

As rodovias, federais, estaduais e municipais, perfazem um total de 7.949,47 km (SEINF, 2009). A BR-174 é a principal rodovia de Roraima, atravessando-o de Norte a Sul, interligando-o a Manaus, no estado do Amazonas e ao sistema viário venezuelano, pela cidade Santa Elena de Uairen, na fronteira com o Brasil. Encontra-se pavimentada e se constitui na principal via rodoviária de ligação com o Caribe venezuelano ou Atlântico Norte. Dessa forma, o Polo Industrial de Manaus (PIM) pode se tornar mais competitivo com a agilização e barateamento do custo de transporte, contribuindo para a diminuição do preço final dos produtos, podendo se repetir com as Áreas de Livre Comércio (ALC) de Boa Vista e Bonfim e a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Boa Vista (CARVALHO, 2010). No entanto, a BR-174, na Reserva Indígena Waimiri/Atroari, é fechada para a passagem de veículos das 18h às 6h. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013), salvo em casos emergenciais e exceto para as frotas de ônibus interestaduais e internacionais.

Outra rodovia é a BR-210 (Perimetral Norte), que foi planejada para cruzar o extremo norte da Amazônia, atravessando os estados do Amazonas, Roraima, Pará e Amapá a partir da localidade de Cucuí (Fronteira tríplice Brasil-Colômbia–Venezuela). As dificuldades técnicas inerentes a uma obra desse porte, como os problemas ambientais e a homologação das Terras Yanomami e Trombeta/Mapuera, que seriam atravessadas por ela, inviabilizaram a sua construção total. Em Roraima, a rodovia tem um ponto comum com o traçado da BR-174, cerca de 30 Km entre a localidade de Novo Paraíso e a sede de Caracará e, no rumo Leste, alcança o povoado de Entre Rios, com 115 Km de extensão (CARVALHO, 2010).

Carvalho (2010) ressalta que o trecho da BR-210 (25 Km) entre os municípios de São João da Baliza e Caroebe, no sul de Roraima, começou a ser asfaltado em início de 2005, mas se encontra precário, inclusive até a Hidrelétrica de Jatapu. A rodovia de domínio federal estende-se por mais 132 Km, passando pela localidade de Entre Rios, até chegar ao alto Jatapu, fronteira com o estado do Pará. A região é produtora de banana, cujo tráfego de veículos muito intenso, fica quase que impraticável no período invernos.

Já a BR-432, também em Roraima, se estende por 185 Km. Tem início na BR- 401, na confluência do Município do Cantá, encontrando-se com a BR-174 na localidade de Novo Paraíso, município de Caracará, com importância ressaltada pela interligação de Boa Vista à Manaus, passando por áreas de colonização e assentamento de produtores rurais, responsáveis por parte da produção agrícola.

Ligando a comunidade de Jundiá (BR-174) à Santa Maria do Boiaçú, no sul do estado de Roraima, está a BR-431. São 125,00 Km de extensão já construídos, dos quais 45 km sem pavimentação. Potencialmente, tem importância singular para desenvolvimento econômico do estado. Essa rodovia integra à economia estadual a região do chamado Baixo Rio Branco, constituída por glebas de terras pertencentes ao estado (CARVALHO, 2010). Trata-se de uma região rica em vias fluviais, com amplo potencial para exploração econômica, principalmente de cipó titica, açaí, peixe ornamental, castanha e peixe para consumo humano e ração, sendo esta rodovia preponderante para escoamento da produção (TONINI e BORGES, 2010).

O Anel Viário ou Contorno Oeste tem 29 quilômetros de extensão, circundando parte da região oeste de Boa Vista. Liga a BR-174 Sul (Km 495,80) à BR-174 Norte (Km 524,10). É um ramal da BR-174, que desviaria o tráfego pesado da cidade de Boa Vista. No entanto, os caminhoneiros optam por trafegar cruzando a cidade pelas comodidades encontradas como hotéis, postos de combustíveis, oficinas, borracharias e diversões ausentes no Anel Viário.

Estima-se que o modal rodoviário roraimense atenda a aproximadamente 90% da carga transportada (em tonelada-km) de Boa Vista, cuja incipiência também está configurada pela pequena fiscalização e pela baixa qualificação de mão-de-obra dos operadores logísticos. Ainda, há escassez de equipamentos de lazer, de segurança, de alimentação, de descanso, de reposição de peças, de manutenção das estradas e de abastecimento de veículos ao longo das rodovias. Não há maiores estímulos de investimentos privados em tecnologias de capacidade e em infraestrutura como portos, rodovias e pontes, por exemplo.

Na concepção de Freitas e Portugal (2006), pelo posicionamento geoeconômico regional, o Polo Produtivo de Roraima transformou a cidade de Boa Vista em polarizadora da produção espraiando-se no setor de transportes para portos de Manaus e Itacoatiara (Brasil), também Georgetown (na Guiana), Puerto Ordaz e Puerto La Cruz (ambos na Venezuela).

A análise dos impactos da infraestrutura sobre o desenvolvimento regional pode ser modelada segundo algumas abordagens: a infraestrutura como fator de atração para localização de investimentos, ao viabilizar novos acessos à circulação, e, a infraestrutura, mais especificamente de transporte, enquanto fator de aumento de fluxos inter-regionais de comércio. Esta relação está inserida no modelo econômico, porém, nem sempre é priorizada pelos planejadores do setor público (RIETVELD, 1989).

Pode-se deduzir, que o problema na Amazônia não é a logística no sentido conceitual, puramente da ausência de tecnologia em logística, mas da precariedade de infraestrutura que não permite maiores inversões dos operadores logísticos. Problemas de solo e principalmente os volumes de água, esbarra nos requisitos de materiais e técnicas adequadas à região.

Voltando à perspectiva logística, percursos que passam pelo extremo Norte do país estão em estudo, para levarem os produtos do Pólo Industrial de Manaus (PIM) em menor tempo para o restante do continente, Europa e mesmo países africanos, passando pela BR-174 (Manaus-AM – Boa Vista-RR) e atravessando sul-norte de Venezuela. Podendo, ainda, seguir via Colômbia para portos de Equador e Peru, e até a Bolívia (CARVALHO, 2010).

Continuando, Carvalho (2010) relata que outra alternativa de escoamento, referente à chegada da carga oriunda do PIM em Boa Vista-RR, seguindo pela BR-401, para o porto marítimo de Georgetown, capital da Guiana. A BR-401 tem seu início em Boa Vista e apresenta um trecho de 123,00 Km pavimentado até a cidade de Bonfim, às margens do Rio Tacutu, fronteira com a Guiana. A partir daí, foi construída a ponte de 350 metros sobre o rio Tacutu (Brasil/Guiana), a nordeste do estado roraimense, através do Programa Avança Brasil.

Concluída em 2009, a ponte sobre o rio Tacutu trouxe uma perspectiva de escoamento que é a rota Manaus-costa da Guiana, pois levaria cerca de um dia, contra três a quatro dias em relação à viagem de Manaus-costa da Venezuela, tanto pela BR-174 quanto pelo rio Amazonas. Entretanto, da localidade guianense de Lethem (fronteira com o Brasil), até capital Georgetown, há rodovia de 520,00 Km, parcialmente sem pavimentação, o que vem dificultando o escoamento da produção oriunda do Brasil. Assim, a construção da ponte não garantiu integração com a Guiana, pois, a partir da foz do rio Essequibo cessa a continuidade rodoviária no litoral das Guianas. A única extensão rodoviária pavimentada se faz em direção sul, com a ligação a Georgetown – Linden – Ituni, com 160 Km, conclui Carvalho (2010).

O Programa Calha Norte - PCN (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2007) criado em 1995 pelo Governo Federal, procurou aumentar a presença do poder público na sua área de atuação e contribuir para a Defesa Nacional. Em 1997, o projeto Calha Norte foi revitalizado e, em 2000, ele tornou-se programa prioritário no governo federal. O PCN propunha a vigilância da região, além de promover a integração nacional, desenvolver trabalhos de saneamento básico, educação, saúde, energia, transporte e defesa. As principais ações se detêm à implantação de infraestrutura básica aos municípios mais carentes, a construção de aeródromos na região da Calha Norte e a construção de embarcações para o controle e segurança da navegação fluvial.

Ainda segundo o Ministério da Defesa (2007) a Calha Norte é a faixa de fronteira no extremo norte do Brasil, com quase seis mil quilômetros de extensão e 150 Km de largura, corresponde a 14% do território nacional, abrigando apenas 1% da população brasileira. Esta região faz fronteira com Colômbia, Venezuela, Guiana e Suriname. Os centros urbanos brasileiros mais próximos são Manaus-AM, Boa Vista-RR e Macapá-AP. Ao Sul, há a calha do Rio Solimões/Amazonas, um obstáculo natural que dificulta o acesso terrestre.

No entanto, a descontinuidade gerencial, causou dificuldade em alguns momentos decisórios, principalmente quando da necessidade de pleitear recursos para o programa. Entre 2001 e 2002, a inclusão do PCN no PPA garantiu a sua continuidade e o recebimento de verbas. A partir de 2003 se tornou, novamente, prioridade. Os recursos para Calha Norte aumentaram e também a área de influência do projeto (NASCIMENTO, 2005).

Por intermédio da Fundação Getúlio Vargas – FGV, em 2001 foi realizado trabalho com o objetivo de otimizar os recursos financeiros chamado “Subsídios para uma Estratégia de Desenvolvimento da Amazônia

Setentrional". A FGV também confeccionou outros trabalhos, com destaque o Plano Estratégico para o Desenvolvimento Regional de Roraima e o Plano de Desenvolvimento Local Integrado e Sustentável dos Quinze Municípios do estado de Roraima, para subsidiar o PCN (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2007).

Já o Plano Amazônia Sustentável (PAS), criado em 2003, reuniu não só diferentes áreas do governo federal e organizações não governamentais (ONGs), como também os governadores dos nove estados que compõem a Amazônia Legal (Amazonas, Pará, Tocantins, Rondônia, Roraima, Acre, Mato Grosso, Amapá e Maranhão). Sua base estava no relatório "Amazônia Sustentável: diretrizes e prioridades do Ministério do Meio Ambiente para o desenvolvimento sustentável da Amazônia brasileira", apresentado como base para o Plano Plurianual 2004-2007. Lá estavam as seis diretrizes do PAS: ordenamento territorial, diminuição do desmatamento ilegal ao transformar a estrutura produtiva, capacitação tecnológica de setores tradicionais, estímulo ao desenvolvimento com equidade, estímulo à cooperação entre estados e fortalecimento da sociedade civil (MEDEIROS, 2006).

2.2 Abordagens da Teoria Clássica da Localização

A literatura acerca da aplicação da logística na racionalização dos fluxos de transporte é vasta, sobretudo de cargas rodoviárias. Contudo, ainda não se pode afirmar que os estudos envolvendo aspectos amazônicos, sejam suficientes para a elaboração de um modelo gerencial ou econômico que estabeleça uma perspectiva de competitividade a ser seguida.

A explosão do comércio internacional, a estabilidade econômica advinda com o Plano Real e as privatizações da infraestrutura são considerados fatores que impulsionaram um processo de mudança no sentido de investimento em logística (CARVALHO, 2010). Outros elementos estimuladores foram a evolução de sistemas de comunicação, de tecnologias de informação (TI) e da "automação do trabalho". Principalmente com o progresso da informática, que proporcionaram maior acesso às informações por todos os atores, mais agilidade nas transações comerciais, maior controle de fluxos de cargas e de documentos e maior assertividade no trabalho, vislumbrou-se substancial redução de custos logísticos totais.

Na perspectiva do conceito de Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos, sob o prisma da competitividade, o intuito é de integrar as funções e as empresas ao longo da cadeia produtiva. Destarte, é importante a decisão pela localização das atividades econômicas. Questões acerca de como produzir com a máxima eficiência refletem essa preocupação, numa visão aproximada à de Porter (1995): Onde está a fonte de matéria prima, junto ao mercado ou distante? Que tecnologias estão disponíveis para a produção e transportes? Qual a localização ótima da firma? Os custos, as receitas e os lucros variam no espaço?

Uma inserção mais dinâmica da economia da Região Norte nas correntes de comércio internacional, dentro do modelo de integração competitiva do país, pode contribuir muito para que ocorra uma aceleração das taxas de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) regional per capita. Para Carvalho (2010), algumas variáveis são relevantes para a escolha da localização da empresa: a) custo de transporte de insumos e produtos; b) custo e disponibilidade: mão-de-obra, matérias-primas, terrenos, terras férteis; c) infraestruturas físicas; número de consumidores; flexibilização produtiva; e) tendência para o mercado: produção de componentes na região ou país onde o custo médio é menor; f) globalização produtiva (liberalização dos mercados, Internet, desenvolvimento dos meios de comunicação). Sabidamente, o segmento do setor de transportes de cargas é apenas uma face na composição dos preços ao consumidor, cujo problema é conjuntural (CARVALHO, 2010).

A Teoria Clássica da Localização tem guarida em trabalhos cujos estudos iniciais, tenham como base uma sociedade agrária e emergente. Até hoje vários conceitos como custo de oportunidade, localização de mínimo custo, curvas de oferta de aluguel, a classificação dos setores e as taxas decrescentes de transportes são aplicáveis em função da temática comum: a importância dos custos de transportes na decisão da localização (CARVALHO, 2010).

Von Thünen inaugurou o conceito de custo de oportunidade, em que a receita do produto deve ser maior do que qualquer outro que possa ser cultivado na mesma terra e seu preço precisa cobrir os custos de produção e de transporte até o mercado.

Segundo Oliveira (2006), a análise de Von Thünen, apesar de se preocupar originalmente em examinar a localização de atividades agrícolas na área circunvizinha a uma cidade, constituiu-se o ponto de partida para os

posteriores estudos de localização industrial. E acrescenta que Von Thünen procurou explicar como se desenvolveu o padrão de distanciamento das atividades agrícolas do centro do mercado, tendo em vista o objetivo de maximização de renda da terra, que depende, em cada ponto, da distância do mercado com base em alguns pressupostos como: a) Um centro de mercado rodeado por uma região agrícola homogênea; b) Que apresentam as mesmas propriedades físicas em todas as direções; c) Custos de transporte uniformes em função da distância; d) Preços na cidade idênticos para cada produto, e; e) Objetivo de maximização de renda por parte dos agentes econômicos.

Thünen não considerou as novas tecnologias, os novos centros de produção/consumo, as economias de escala e de aglomeração. Segundo Souza (2009), tudo modifica o formato e a dimensão das áreas de mercado, afetando os custos de produção e de transporte.

Weber (1969) analisou separadamente a influência dos custos de transporte, do fator mão-de-obra e das forças aglomerativas. A sua análise supunha que as localizações das fontes de matéria-prima são dadas e conhecidas; a posição e o tamanho dos mercados consumidores são dados e conhecidos; a mão-de-obra pode ser encontrada em oferta ilimitada e há uma taxa de salários determinados em várias localizações dadas e fixas. Esse é um dos modelos mais representativos das Teorias de Localização de Mínimo Custo, fundamentado na teoria do equilíbrio parcial de caráter estático, que pressupunha um mercado concorrencial: a localização da indústria ocorreria no ponto de equilíbrio de forças capaz de reduzir o custo de transporte.

Diante dessas suposições, Weber (1969) concluiu que a localização ótima é aquela que proporciona o menor custo de produção possível (da matéria-prima para as fábricas e dos produtos finais para o mercado), sendo o fator transporte o aspecto fundamental desses custos. Assim, quando o custo de transporte da matéria-prima for superior ao do produto final a indústria se localizaria o mais próximo possível da fonte de matéria-prima. Caso contrário, a indústria tenderia a se localizar o mais próximo possível do mercado (AZZONI, 1982).

Os pressupostos da teoria de Lösch (1957) baseiam-se na definição de áreas de mercado. Lösch trabalha apenas com aqueles decorrentes das forças puramente econômicas, contrapondo fatores de aglomeração e de desaglomeração, mesmo que existam diversos fatores que determinam a formação dessas áreas. São fatores aglomerativos: as vantagens da especialização e da produção em larga escala. A diversificação da produção e os custos de transporte atuam, pelo menos em princípio, como fatores de dispersão da produção.

O modelo de Lösch (1957) para a definição de uma área de mercado, adota os seguintes pressupostos: 1) matéria-prima é uniformemente distribuída no espaço (é ubíqua); 2) o espaço é homogêneo, sem diferenças geográficas ou políticas e 3) o espaço contém apenas fazendas de autossustentabilidade regularmente distribuídas. Feres (2003), observa que Lösch pergunta: Como alguma diferença espacial pode resultar dessa situação inicial? Segundo Ribeiro e Santos (2006), resumindo, as hipóteses do modelo de Lösch são: a) o mercado é um plano homogêneo ao longo do qual os consumidores se distribuem de forma equilibrada (a densidade populacional é uniforme); b) não são admitidas variações na distribuição espacial das matérias-primas, do trabalho e do capital; c) as preferências dos consumidores são consideradas constantes e os seus rendimentos idênticos; d) não é admitida a interdependência locativa entre as empresas; e) os custos de transporte são proporcionais à distância a percorrer; f) os consumidores e produtores têm um conhecimento perfeito do mercado e maximizam, respectivamente, a utilidade e os lucros.

Isard (1960) classificou os fatores localizacionais de natureza econômica em três grupos principais. No primeiro incluem-se os custos de transporte que variam regularmente com a distância a partir de um ponto de referência. No segundo incluem-se aqueles custos que não variam regularmente com a distância, como custo de mão-de-obra, energia, água, topografia, taxas, etc. O terceiro grupo, por fim, engloba os efeitos da economia de aglomeração e de desaglomeração. Nas economias de aglomeração incluem-se: a) economias de escala, b) economias localizacionais e c) economias urbanas. Nas economias de desaglomeração incluem-se: a) deseconomias de escala, b) aumento nos aluguéis, no custo dos serviços urbanos e no custo resultante do congestionamento viário e c) aumento no custo dos alimentos como consequência do fato de que, aumentando-se o tamanho das cidades, as áreas agrícolas deverão afastar-se do centro urbano.

Por economias locais, Isard (1960) entende aquelas decorrentes do aumento do produto total de uma indústria num certo local e define economias de urbanização como aquelas consequentes do aumento econômico global da localidade, medido em termos de população, renda, produto ou riqueza dessa localidade.

Isard ressalta que as regiões são dinâmicas, pois as indústrias envelhecem, as pessoas e empresas mudam, o espaço se transforma e os fatores locais mudam.

3 METODOLOGIA

Quanto à metodologia, a abordagem desta pesquisa é qualitativa, e trata-se de pesquisa bibliográfica com coleta de dados por meio de livros e artigos. Esta pesquisa é classificada, também, como descritiva (ROESCH, 2009), por se propor a caracterizar aspectos demográficos e infraestruturais rodoviários de Roraima e da Amazônia, bem como expor as abordagens da Teoria Clássica da Localização. Por meio do fichamento das obras, transcreveu-se, interpretou-se e analisou-se para registro nesse artigo.

4. DISCUTINDO A LOGÍSTICA SOB A INFLUÊNCIA DA TEORIA DA LOCALIZAÇÃO

Souza (2009) afirma que o desenvolvimento dos meios de transporte, de comunicações e da informática bem como a descoberta de novos materiais tem tornado a localização industrial mais livre. A abertura de canais e a construção de ferrovias, o barateamento dos fretes e a redução do preço de matérias-primas importadas têm modificado substancialmente as vantagens locais nas diferentes regiões. Marshall (1985) confirma que as novas tecnologias ao baratear os custos de transporte, alteram os padrões locais e a distribuição geográfica das atividades econômicas.

Aplicado à instalação logística nos dias de hoje, Ballou (2001) elaborou um breve esboço acerca dos conceitos de localização defendidos por Von Thünen, Alfred Weber e Edgar Hoover, os quais abarcam as curvas de oferta de aluguel; a classificação dos setores de Weber e as Taxas decrescentes de Transportes de Hoover.

Para Bowersox e Closs (2001), as decisões de localização do ponto de vista logístico, abrangem a saber: a) A quantidade de centros de distribuição que a empresa deve ter e onde deve estar localizado; b) Os clientes e as áreas de mercado que devem ser servidos a partir de cada centro de distribuição; c) As linhas de produtos que devem ser armazenadas; d) Os canais logísticos que devem ser usados para o suprimento de materiais e para servir nos mercados internacionais; e) e) A composição adequada entre a integração vertical e a terceirização dos serviços de logística. Ainda segundo os autores, são necessárias informações detalhadas sobre a demanda e o transporte, empregando técnicas de modelagem.

Hodiernamente, ainda no tocante à logística, os processos produtivos mais flexíveis, a terceirização de partes da produção, estruturas fabris “enxutas” conforme a demanda e a redução dos custos de informação decorrente da melhoria de sistemas telefônicos, podem ser condicionantes para a localização. Adicione-se o acesso à internet, a melhoria dos transportes, a disseminação da tecnologia, o barateamento de fretes e a desburocratização do crédito, facilitando o consumo (CARVALHO, 2010).

Souza (2009) acrescenta que a existência de uma renda psíquica, pela presença de um meio com intensa atividade econômica e cultural, explicaria a tendência moderna das grandes empresas em orientar suas sedes sociais para centros urbanos, como São Paulo. Contudo, havendo nos centros menores determinadas infraestruturas, terrenos baratos e mão-de-obra especializada, as empresas tenderão a descentralizar filiais ou a mudarem-se de centros congestionados. Considerações pessoais, não econômicas, podem ser importantes, principalmente quando quem decide for um executivo assalariado (RICHARDSON, 1975). Essas considerações extrapolam a teoria da localização da atividade econômica e coloca em evidência a questão regional, segundo Souza (2009).

Segundo Carvalho (2010), sob um prisma mais amplo, a interação entre o sistema de transportes e a ocupação do solo, com o desenvolvimento socioeconômico e ambiental perpassa pela concepção de implementação de políticas públicas e inversões privadas em infraestrutura e serviços de transportes voltados para a inclusão social, a diminuição das desigualdades, o aumento da acessibilidade e autonomia de movimentos. E podem ser aspectos indutores para a escolha da localização do empreendimento econômico. No contexto da economia regional, seria a busca da integração de Roraima com resto do Brasil e o mundo.

Há que ressaltar que a Teoria Clássica da Localização é, a priori, voltada para os empreendimentos industriais, numa sociedade agrária e emergente, tendo suas aplicações se estendido a outras economias mais modernas, portanto, ampliadas e apropriadas para a escolha da localização do empreendimento logístico.

O final dos anos 90 ainda é uma fase de descoberta das perspectivas de se trabalhar com a logística. No

Brasil estas mudanças vieram a ocorrer principalmente após 1990, quando houve a redução das alíquotas de importação. As empresas brasileiras tiveram que passar a ser mais competitivas, por causa do aumento da concorrência.

Ainda em relação ao Brasil, Dantas (2000) diz que as organizações no país estavam descobrindo a logística como fator de diferenciação competitiva e embora a alta administração de algumas empresas estivesse começando a tratá-la como elemento estratégico fundamental, a sua grande maioria ainda não o faz. Moreira (1996) reforça que o ano de 1996 pareceu ser o ano no qual o país começou a entender e vivenciar a importância da logística nas empresas.

A globalização e o crescente aumento da competição forçaram o olhar além dos muros das empresas, na direção do canal de distribuição, buscando maior cooperação e integração, desde o consumidor final até o fornecedor de matéria prima (FLEURY e PROENÇA, 1993). Além disso, em consequência do Plano real (1994), houve um aumento no poder de compra dos consumidores, coincidindo com o crescimento da profissionalização logística.

Criado em dezembro de 2001 pelo governo federal, a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), prometia prosperidade ao setor de transporte. O governo disse que iria utilizar parte de imposto em investimento na infraestrutura do setor, especialmente na recuperação das rodovias, bem como subsidiar os preços do álcool combustível, gás natural, petróleo e derivados e financiar projetos ambientais, ligados à indústria do petróleo e do gás.

Em 20 de maio de 2004, o governo federal lançou o programa “Restauração e Manutenção de Rodovias Federais”, destinando R\$ 2,07 bilhões, a fim de assegurar que as rodovias federais estivessem em melhores condições para o escoamento da safra do ano de 2005, com financiamentos do Banco Mundial (Bird) e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Entre manutenção e restauração, seriam atendidos 5.884 quilômetros na região Norte, segundo o IPEA (2004). No tocante ao estado de Roraima, foram destinados R\$ 11 milhões para realizar serviços de conservação da BR-174, no trecho norte, de Boa Vista a Pacaraima, fronteira com a Venezuela (JORNAL FOLHA DE BOA VISTA, 2006).

O Plano Nacional de Logística e Transportes - PNL (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2007), por sua vez, propôs-se agregar conhecimentos voltados à contribuição do apoio estratégico ao transporte nacional. Seu principal objetivo é o de proporcionar desenvolvimento, agilidade, praticidade na ampliação e progresso do transporte nacional. Neste contexto montou-se uma base de dados georreferenciada, a partir de um projeto integrado no Sistema de Informação Geográfica (SIG) ArcGIS 9.0. O relatório traz procedimentos de levantamento dos dados de infraestrutura, jazidas minerais, macroeconomia, portfólios de projetos, unidades de conservação ambiental e terras indígenas. Para a infraestrutura utilizaram-se dados provenientes do “Projeto Macrozoneamento Ecológico-Econômico do Brasil - Macro ZEE Brasil” (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, 2005).

O Estado usa a infraestrutura como impulsionador de desenvolvimento regional e nacional, que através de um efeito multiplicador se propaga em termos de geração de emprego e renda. Isso leva a refletir sobre a situação da infraestrutura da malha rodoviária, a ser considerada na decisão da localização do empreendimento logístico.

A intermodalidade e a multimodalidade também representam aspectos a serem considerados na decisão da localização do negócio logístico, pois cada vez mais se busca a redução dos custos logísticos e maior credibilidade no serviço prestado. O principal aspecto da intermodalidade é a livre troca de equipamentos entre os modais. Dessa forma, uma parte de um contêiner rodoviário pode ser carregada a bordo de uma aeronave, ou uma carreta pode ser levada por um transportador aquático. Tais intercâmbios de equipamentos criam serviços de transporte que não estão disponíveis para o embarcador que usa apenas um modal de transporte (BALOOU, 2001). A combinação rodoviário-aquaviário (fishyback) vem ganhando aceitação, principalmente na região amazônica.

O transporte multimodal de cargas, por sua vez, é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte desde a origem até o destino, podendo ser negociável ou não negociável, a critério do expedidor, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal – OTM, segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (2005).

O uso da intermodalidade ou da multimodalidade na Amazônia pode aumentar a competitividade

logística, já que o modal rodoviário predomina na região, pois ensina Soares (2000) que com a integração dos modais rodoviário, ferroviário, fluvial e a cabotagem, o custo de transporte deve cair, gerando redistribuição das cargas.

Em referência à Roraima, a intermodalidade se apresenta prejudicada. Para Freitas e Portugal (2006), o rio Branco não é navegável durante nove meses do ano. Restam, portanto, os portos de possíveis acessos como os de Manaus e Itacoatiara, no Brasil; Georgetown, na Guiana; Puerto Ordaz e Puerto La Cruz, na Venezuela. Para que a produção tenha acesso confiável a esses portos é recomendável a adoção do transporte intermodal podendo ser estudado a possibilidade de investimentos no modal ferroviário, inexistente na região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo do estudo foi fomentar a discussão sobre a justificativa de escolha da localização com base na satisfação dos empreendedores logísticos, competitivamente. O estado de Roraima se recente das dificuldades de abastecimento (afluxo) de insumo para o seu pequeno setor produtivo e de gêneros de necessidades que atendam a sua população, particularmente da capital Boa Vista, sobretudo em virtude das limitações da BR-174, já que é a principal via de fluxo de cargas e de pessoas.

Como os operadores logísticos ainda realizam apenas o trabalho operacional da atividade, o mercado espera maior profissionalização dos operadores logísticos, no sentido de assumirem responsabilidades direcionadas, cada vez mais, para as decisões estratégicas.

O desenvolvimento de cooperativas ou de parceiras que permitam o afluxo (abastecimento) e o refluxo (escoamento) de produtos com veículos com carga completa, com base em roteirização, poderia vislumbrar uma modalidade sustentável para algumas comunidades rurais e, concomitantemente, a grupos de pequenos operadores logísticos. Essa assertiva tem concordância de vários empreendedores do setor.

As empresas logísticas perceberam que o município de Boa Vista, pelo posicionamento geoeconômico regional, tende a ser polarizador no setor de transportes. Assim, instalaram suas filiais na capital de Roraima, que ora recebe maior atenção em decorrência das criações das Zonas de Livre Comércio – ALCs de Boa Vista e Bonfim e da Zona de Processamento de Exportação de Boa Vista, ainda que incipientes.

Os processos produtivos mais flexíveis, a terceirização de partes da produção, estruturas fabris “enxutas” conforme a demanda, a redução dos custos de informação decorrente da melhoria da telefonia, o acesso à internet, a melhoria dos transportes, a disseminação da tecnologia, o barateamento de fretes e a desburocratização do crédito, facilitam o consumo. Variáveis como bem-estar, segurança, efervescências culturais e perspectivas econômicas futuras, extrapolam a teoria clássica da localização da atividade econômica, evidenciando que a propensão regional e a renda psíquica, e não apenas as tecnologias logísticas disponíveis e estradas boas, podem interferir na decisão do empreendedor pela escolha do local para instalar sua atividade logística.

Depreende-se que a opção pela instalação de unidades de negócios logísticos em Roraima, não tem resposta satisfatória nas abordagens clássicas de localização, requerendo investigações mais acuradas e comparativas, principalmente de regiões menos produtivas.

REFERÊNCIAS

1. ANTT. Transporte terrestre – Números do setor. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Ministério dos Transportes, Brasília, 2005. Disponível em: <http://www.antt.gov.br>. Acesso em 25 de agosto de 2009.
2. AZZONI, C. R. Teoria da Localização: uma análise crítica. São Paulo. IPE/USP. Série Estudos Econômicos, 1982.
3. BALLOU, R. H. Gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial. Porto Alegre: Bookman, 2001.
4. BOWERSOX, D. e CLOSS, D. Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimentos. São Paulo: Atlas, 2001.
5. BRASIL. Câmara dos Deputados. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/DIREITO-E-JUSTICA/439873-COMISSAO-VISITARA-RODOVIA-QUE-PASSA-POR-RESERVA-INDIGENA-E-E-FECHADA-DURANTE-A-NOITE.html>>. Acesso em 28 de março de 2016.

- 6._____. Ministério da Defesa, Exército Brasileiro: Departamento de Engenharia e Construção e Centro de Excelência em Engenharia de Transportes. Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, volume 1. Brasília, 2007.
- 7._____. Ministério da Fazenda. Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/noticias/1998/r980901anx3>>. Acesso em 04 de abril de 2016.
- 8._____. Ministério do Meio Ambiente. Projeto Macrozoneamento Ecológico-Econômico do Brasil - Macro ZEE Brasil. Disponível em <http://www.mma.gov.br>. Acesso: em 28 de março de 2016.
- 9.CARVALHO, C. A. M. (coord.); IANUZZI, C. P.; ESCOBAR, M. C. S. B. e HENTGES, O. Planejamento Estratégico: plano de desenvolvimento sustentável/plano plurianual 2008-2011. Boa Vista: ITERAIMA, 2008.
- 10._____, C. A. M. Análise estrutural do setor de transporte rodoviário de cargas do município de Boa Vista. Porto Alegre: UFRGS, 2010.
- 11._____, C. A. M. Competitividade logística. Brasília: CFA, 2014. Disponível em: <<http://www.cfa.org.br/acoes-cfa/artigos/usuarios/a-competitividade-logistica-1>>. Acesso em 03 de abril de 2016.
- 12.DANTAS, E. M. A. Estágio da organização logística de três empresas do setor de bebidas: um estudo de caso. Rio de Janeiro: UFRJ, 2000.
- 13.FERES, F. L. C. Espaço, desenvolvimento e o papel da firma: qual contribuição do pensamento econômico? Disponível em: <<http://econpapers.repec.org/paper/anpen2003/a14.htm>>. Acesso em 29 de abril de 2016.
- 14.FLEURY, P. e F. PROENÇA, A. Competitividade industrial e gerência estratégica de operações. Revista de Administração, São Paulo, v.28, n.2, p.3-21, Abr./Jun, 1993.
- 15.FREITAS, A. e PORTUGAL, L. da S. (Org). Estudos de transportes e logística na Amazônia. Manaus: Novo Tempo, 2006.
- 16.ISARD, W. Methods of regional analysis: an introduction to regional science. Cambridge: MIT Press/Wiley, 1960.
- 17.INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA –IBGE. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=140010>>. Acesso em 13 de março de 2016.
- 18.INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. Boletim de Conjuntura Industrial/23. Brasília, 2004. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/Boletim_de_Conjuntura_Industrial_IPEA_ABDI/boletim_pi23.pdf. Acesso em 28 de março de 2016.
- 19.JORNAL FOLHA DE BOA VISTA. BR-174 passa por nova recuperação. Boa Vista, 2006. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/imprensa/Clipping%2024082006%20quinta-feira.htm>. Acesso em 26 de abril de 2016.
- 20.LÖSCH, A. Teoría económica espacial. Buenos Aires: Ateneo, 1957.
- 21.MARSHALL, A. Princípios de economia: tratado introdutório. São Paulo: Nova Cultural, 1985.
- 22.MEDEIROS, M. PAS: próximo de um consenso. Disponível em <http://arruda.rits.org.br/rets/servlet/newstorm.notitia.apresentacao.ServletDeSecao?codigoDaSecao=3&dataDoJornal=1154102422000>. Acesso em 27 de abril de 2016.
- 23.MOREIRA, P. F. E como termina este diário? Revista Tecnológica, p. 70, nov./dez., 1996.
- 24.NASCIMENTO, D. M. Projeto Calha Norte: política de defesa nacional e segurança hemisférica na governança contemporânea. Belém: UFPA, 2005.
- 25.OLIVEIRA, F. L. Estratégias logísticas de transporte aplicadas a polos econômicos regionais: uma abordagem exploratória sobre o polo industrial de Manaus (PIM). In: Estudos de Transportes e Logística na Amazônia. Manaus: Novo Tempo, 2006.
- 26.PORTER, M. E. Vantagem competitiva: criando e sustentando um desempenho superior. Rio de Janeiro: Campus, 1995.
- 27.RIBEIRO, J. C. e SANTOS J. F. O modelo de equilíbrio espacial: Lösch. Disponível em: http://planeamentoterritorial.blogspot.com/2006_10_01_archive.html. Acesso em 22 de abril de 2016.
- 28.RICHARDSON, H. W. Economia Regional, Teoria da Localização, Estrutura urbana e crescimento regional. Rio de Janeiro: Atlas, 1975.

29. RIETVELD, P. Infrastructure and regional development: a survey of multiregional economics models. The Annals of Regional Science, 1989.
30. ROESCH, S. M. A. Projetos de pesquisa em Administração: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso. 3ª ed. 4ª reimp. São Paulo: Atlas, 2009.
31. RORAIMA. Secretaria de Estado da Infraestrutura de Roraima - SEINF. Boa Vista, 2009.
32. SOARES, A. R. Transporte multimodal afirma-se no Brasil. Gazeta Mercantil. São Paulo. Sexta-feira 28 e fim de semana, maio, 2000
33. SOUZA, N. J. Desenvolvimento Regional. São Paulo: Atlas, 2009.
34. TONINI, H. e BORGES, R. A. O extrativismo da castanha-do-brasil na região do Baixo Rio Branco (RR). Boa Vista: Embrapa Roraima, 2010.
35. WEBER, A. Theory of the location of industries. Chicago: University of Chicago Press, 1969.

CARLOS AUGUSTO MATOS DE CARVALHO, UFRR

Possui Bacharelado em Administração pela Universidade Federal da Paraíba (1987). Tem Mestrado em Economia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (2010 - Capes 5). Está cursando Doutorado em Administração na Universidade Federal de Minas Gerais (Capes 6). Atualmente é Professor Adjunto III da Universidade Federal de Roraima. Tem experiência na área executiva fundiária, acadêmica, de energia, judiciária e de saúde pública. Atua principalmente nos seguintes temas: estratégia, logística, desenvolvimento sustentável, transporte e recursos humanos. Pesquisador bolsista da Capes e Consultor.



JAQUELINE SILVA DA ROSA, UFRR. Dr. ^d

Possui graduação em Administração pela Faculdade de Ciências Contábeis e Administrativas São Judas Tadeu (1999) e mestrado em Administração pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (2007). Professora efetiva da Universidade Federal de Roraima (UFRR). É doutoranda do Programa de pós-graduação em Administração da UNISINOS, desde 2017.



LUÍS CLÁUDIO DE JESUS SILVA, Dr.

Doutor em Administração pela Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, Mestre em Economia, com ênfase em Desenvolvimento e Integração Econômica pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS, graduado em Administração pela Universidade Federal de Roraima (UFRR), possui Especialização em Gestão Pública do Poder Judiciário (2006) Capacitação Empresarial para Micro e Pequenos Empresários? (2003). É Professor Adjunto do Departamento do Curso de Bacharelado em Administração do Centro de Ciências Administrativas e Econômicas da Universidade Federal de Roraima - CADECON/UFRR. Atualmente é Coordenador Científico do Núcleo de Estudos em Administração e Negócios? NEAN e líder do Grupo de Estudos Organizacionais e Desenvolvimento Sustentável.



ALEXANDRE PIRANGY DE SOUZA, UFMG/UFAM

Possui graduação em Administração pelo Centro Universitário Nilton Lins (1998), pós-graduações em nível de especialização em Marketing Empresarial (2000), em nível de mestrado em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Amazonas (2005). É Professor Assistente I na UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS - UFAM, lotado na Faculdade de Estudos Sociais - FES/ Departamento de Administração - DA e atualmente doutorando em Administração pelo Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração - CEPEAD da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG.





JUVENAL PINHEIRO DA COSTA FILHO, UEA

Possui graduação em Economia pela Universidade Federal do Amazonas(1991), especialização em MBA em Gestão de Instituições de Ensino Superior pelo Centro Universitário do Norte(2007), especialização em Engenharia Econômica e Gestão Empresarial pelo Centro Integrado de Ensino Superior do Amazonas(1999), mestrado em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Santa Catarina(2002) e curso técnico-profissionalizante pela Escola Técnica Federal do Amazonas (1977). Atualmente é professor titular do Centro Universitário do Norte e professor titular da Universidade do Estado do Amazonas. Tem experiência na área de Administração, com ênfase em Engenharia de Produção.

Publish Research Article

International Level Multidisciplinary Research Journal

For All Subjects

Dear Sir/Mam,

We invite unpublished Research Paper, Summary of Research Project, Theses, Books and Books Review for publication, you will be pleased to know that our journals are

Associated and Indexed, India

- ★ Directory Of Research Journal Indexing
- ★ International Scientific Journal Consortium Scientific
- ★ OPEN J-GATE

Associated and Indexed, USA

- DOAJ
- EBSCO
- Crossref DOI
- Index Copernicus
- Publication Index
- Academic Journal Database
- Contemporary Research Index
- Academic Paper Database
- Digital Journals Database
- Current Index to Scholarly Journals
- Elite Scientific Journal Archive
- Directory Of Academic Resources
- Scholar Journal Index
- Recent Science Index
- Scientific Resources Database

Review Of Research Journal
258/34 Raviwar Peth Solapur-413005, Maharashtra
Contact-9595359435
E-Mail-ayisrj@yahoo.in/ayisrj2011@gmail.com
Website : www.ror.isrj.org