www.fdc.org.br

FDC

Para ser relevante.

DISTRIBUIÇÃO URBANA DE MERCADORIAS 2018

Núcleo de Logística,
Supply Chain
E Infraestrutura

Universidade Federal de
Minas Gerais (UFMG)

EQUIPE:

- Leise Kelli de Oliveira
- Paulo Tarso Vilela de Resende
- Paulo Renato de Sousa
- Ramon Victor Cesar

- **Bolsistas Fapemig:**
- Fernanda Fonseca
- Lucas Franceschini

Colaboração:

SETCEMG
Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais

Pesquisa realizada com **202** empresas;

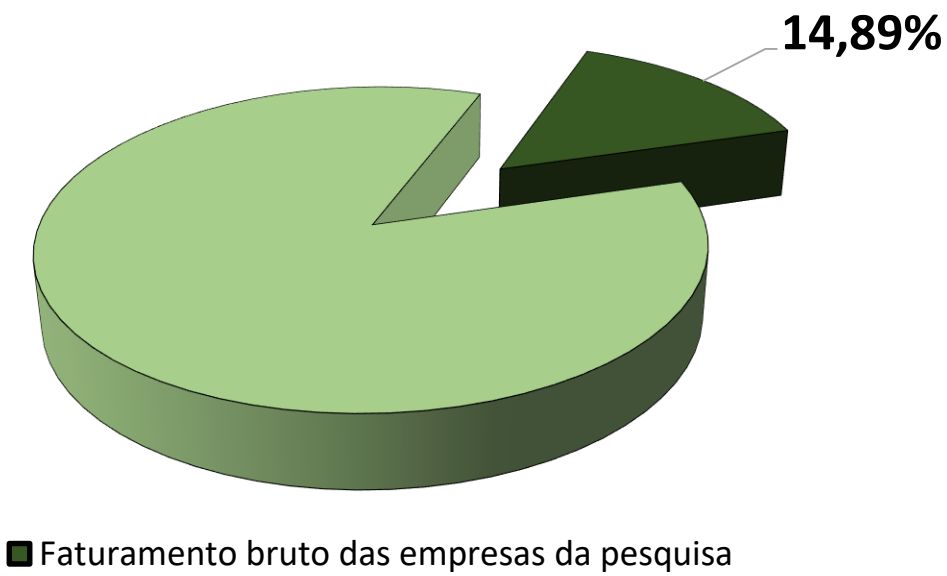
O faturamento bruto deste conjunto de empresas equivale a **14,89% do Valor corrente dos subsetores de "Transportes, armazenagem e correios" e "Outras atividades de serviços"** a preços de mercado, em 2017;

O objetivo principal da presente pesquisa é **identificar os desafios ligados à distribuição urbana de mercadorias** no Brasil.

1. CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA

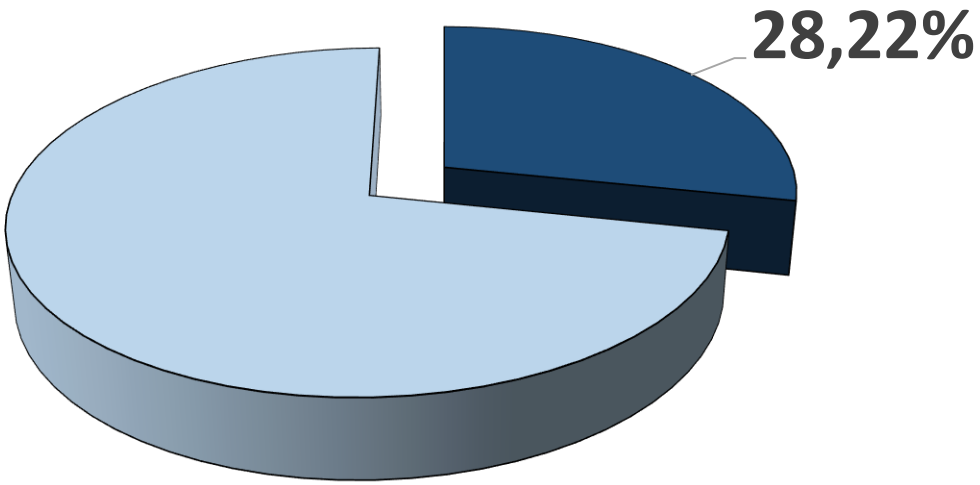
FATURAMENTO BRUTO TOTAL DAS EMPRESAS ENTREVISTADAS, EM PERCENTUAL DO SUBSETOR DA ÁREA

* Subsetor do setor de Serviços do PIB, fonte IBGE (2017)



O faturamento bruto das empresas correspondeu à **14,89%** dos valores correntes dos subsetores "Transportes, armazenagem e correios" e " Outros atividades de serviços" no PIB de 2017 (IBGE)

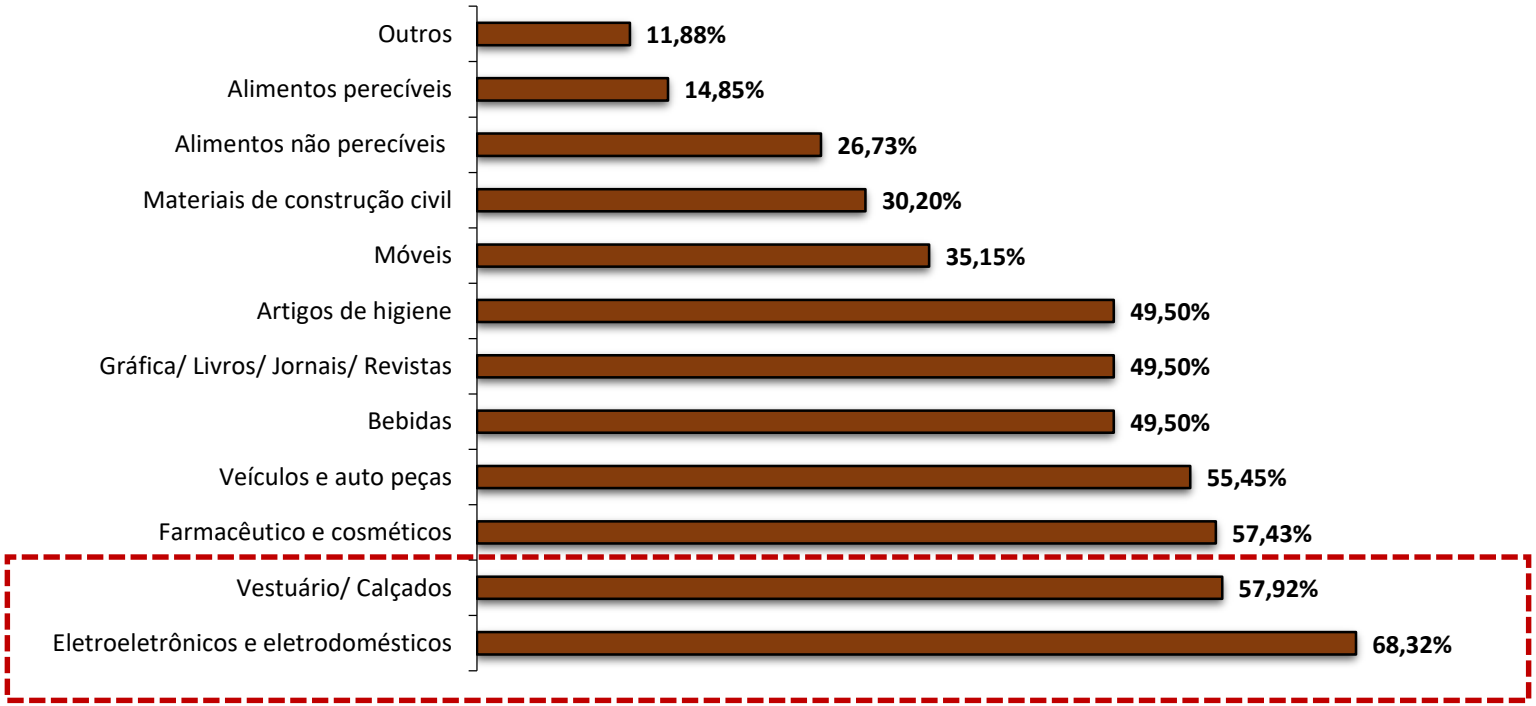
Número de empresas com mais de 1000 funcionários



Empresas com mais de 1000 funcionários Total de empresas da pesquisa

As empresas contempladas pela pesquisa possuem, no total, cerca de **268.545** funcionários diretos. Dessas, **28,22%** tem um número maior ou igual à 1000 funcionários

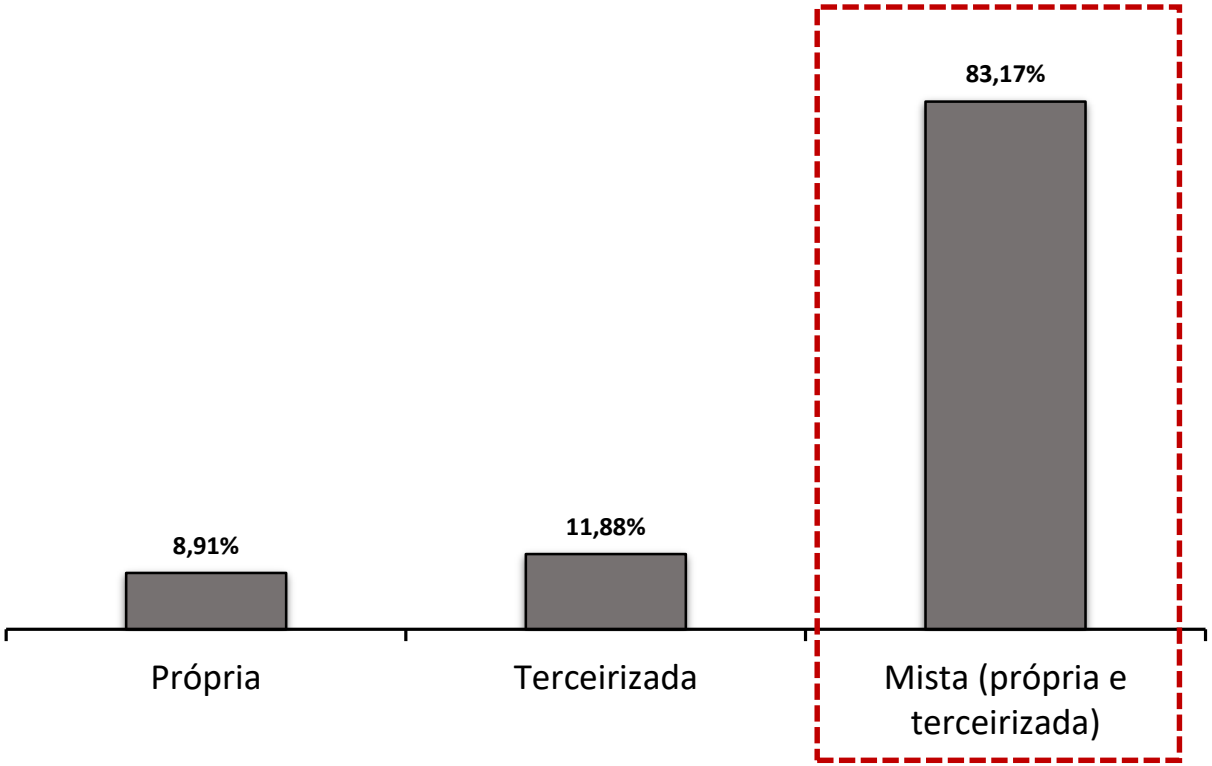
SEGMENTOS EM QUE AS EMPRESAS ATUAM PREDOMINANTEMENTE



A maior parte das empresas contempladas pela pesquisa possui predominância no **setor de eletrônicos e eletrodomésticos (57,92%), e vestuário / calçados (68,32%).**

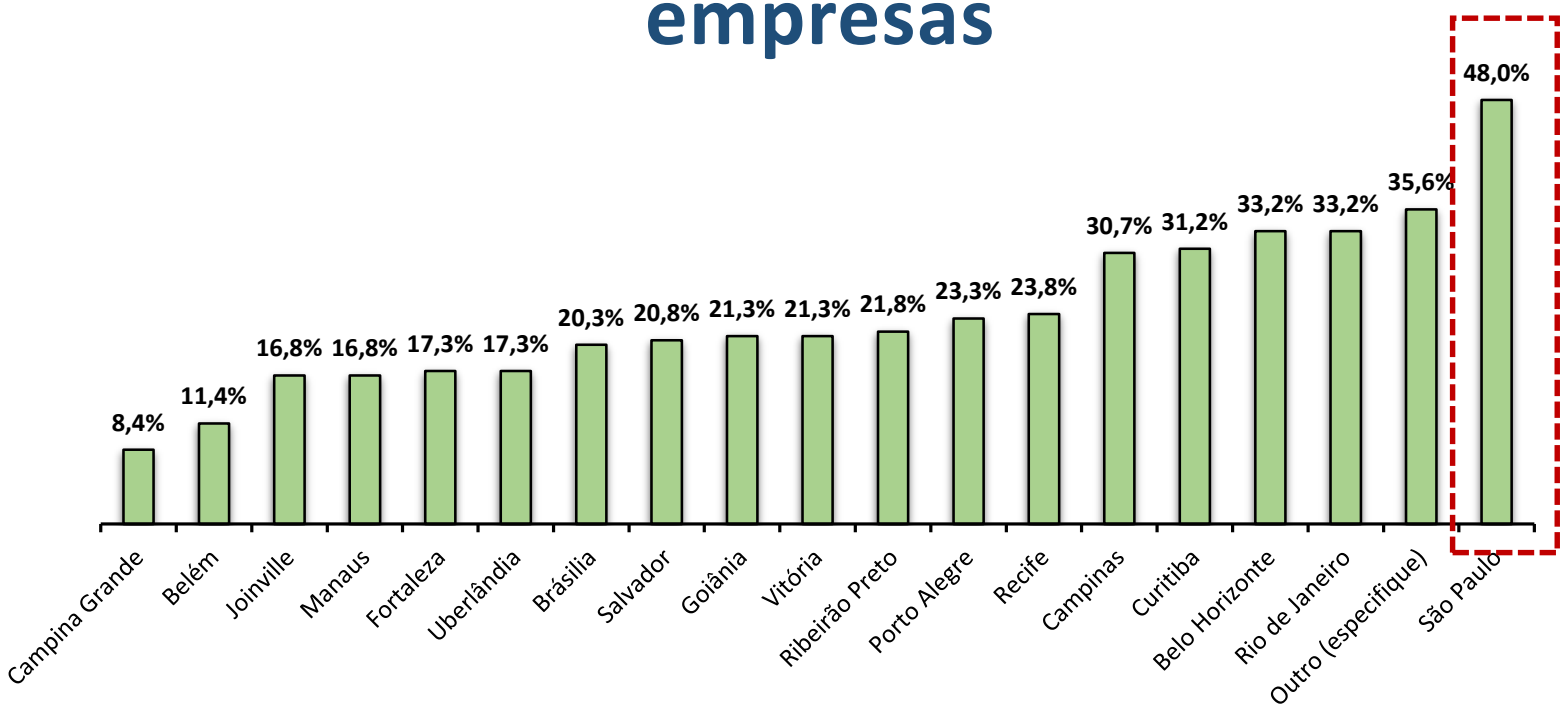
2. RESULTADOS DA PESQUISA

Estrutura da frota das empresas



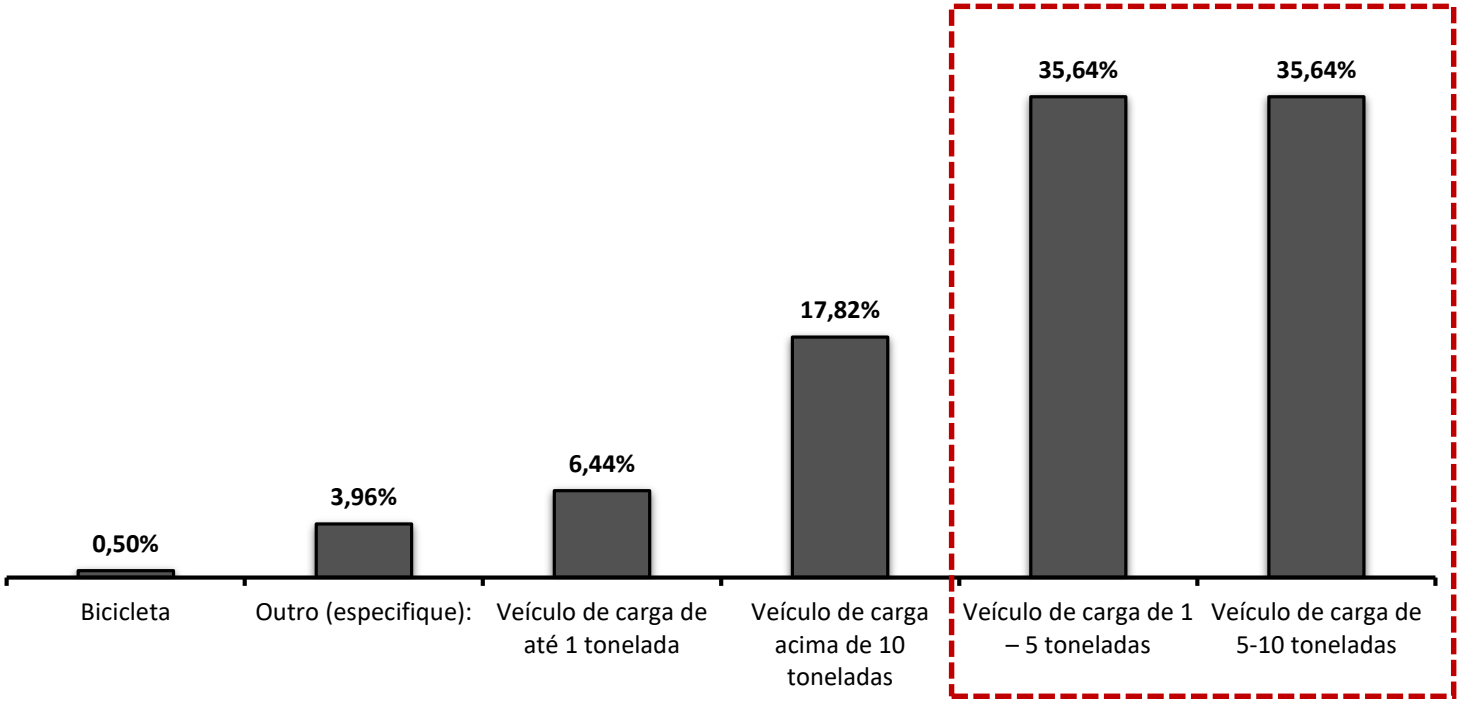
Mais de **83%** da frota das empresas da pesquisa possui uma estrutura mista, isto é, própria e terceirizada.

Principais cidades de atuação das empresas



A maior parte das empresas atua em pelo menos uma das grandes cidades da região **Sudeste** sendo que **48%** atua principalmente em **São Paulo**

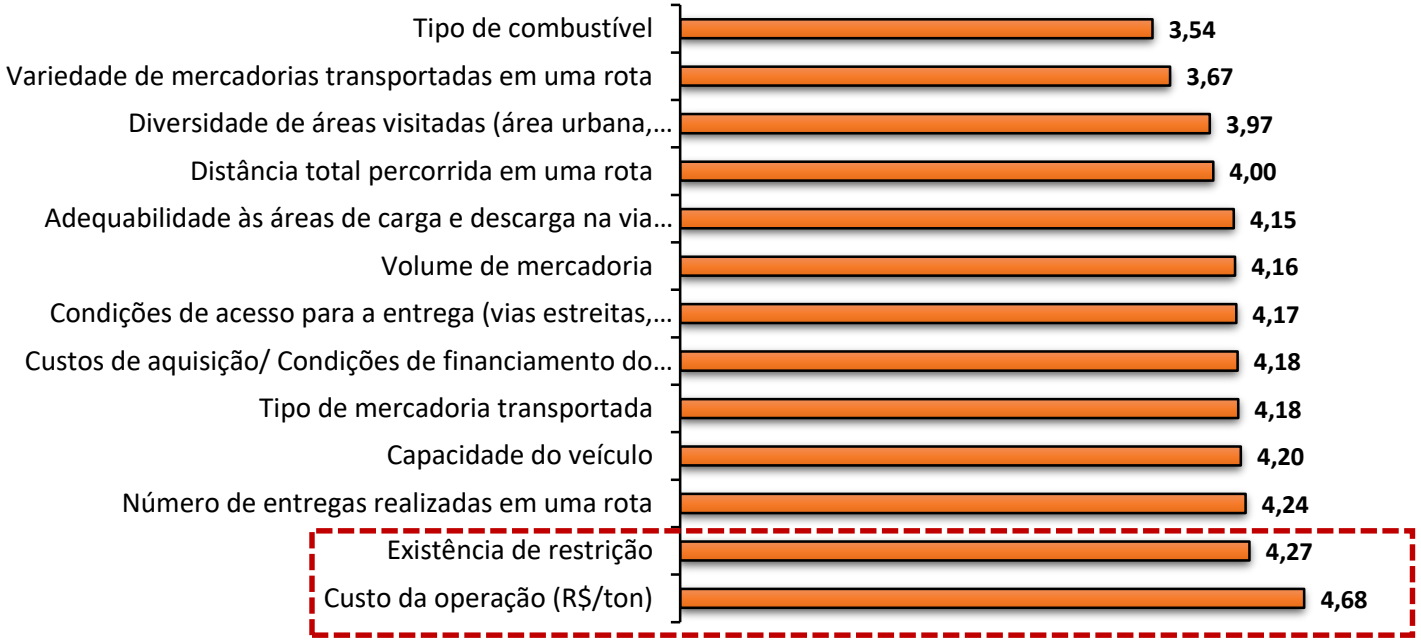
Principal veículo para realizar as entregas urbanas



Em grande parte das empresas (**71,28%**) utilizam-se para entregas urbanas veículos de carga de **1 à 10 toneladas**. Apenas **0,50%** utiliza bicicletas.

Grau de importância dos itens de acordo com o veículo majoritariamente utilizado

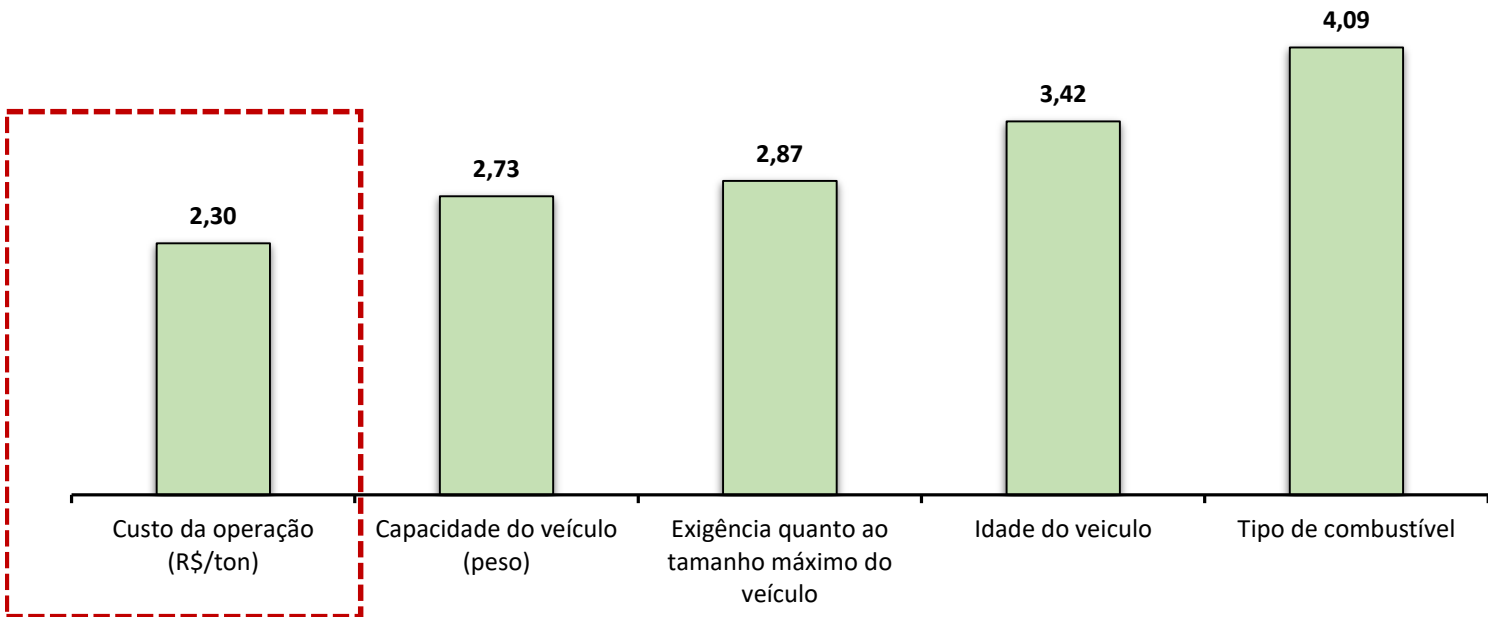
(Média ponderada, sendo 1: nem um pouco importante 2: muito pouco importante 3: neutro 4: muito importante e 5: extremamente importante)



As empresas revelaram que o **custo da operação (R$/ton) e a existência de restrições** são os itens mais importantes no que diz respeito ao veículo que utilizam.

Atributos relacionados ao veículo avaliados para sua escolha

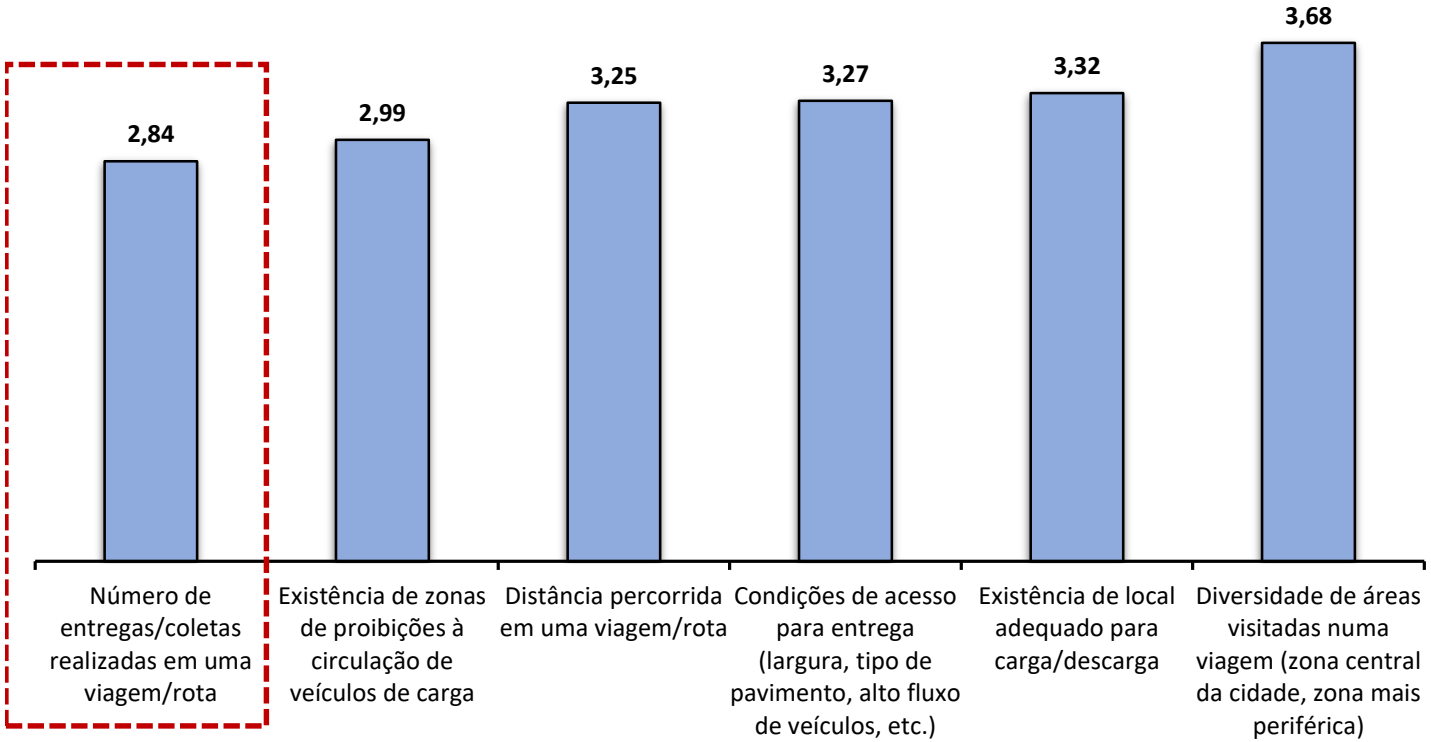
(Média ponderada, ordenados por 1:mais importante, 2: segundo mais importante etc)



O **custo da operação em R$ por tonelada** é o item mais importante avaliado pelas empresas para escolher o veículo.

Atributos relacionados à viagem avaliados para escolha do veículo

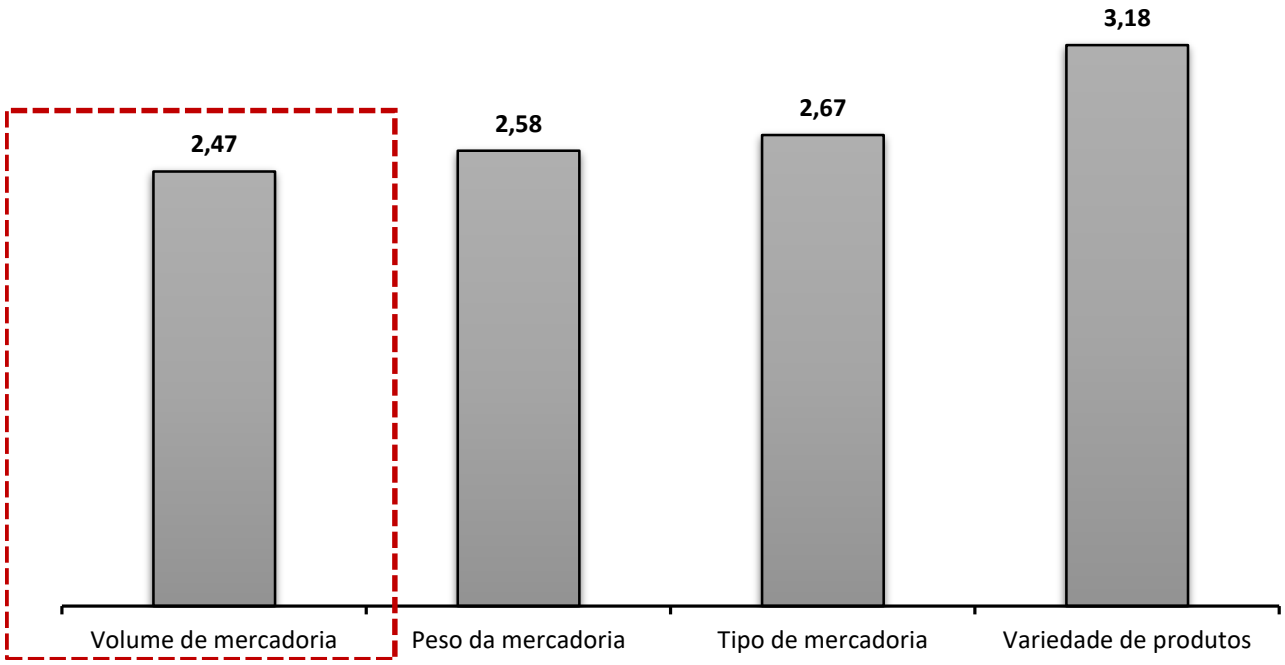
(Média ponderada, ordenados por 1:mais importante, 2: segundo mais importante etc)



Segundo as empresas, o número de entrega e coletas realizadas em uma viagem ou rota se mostrou ser o atributo mais importante.

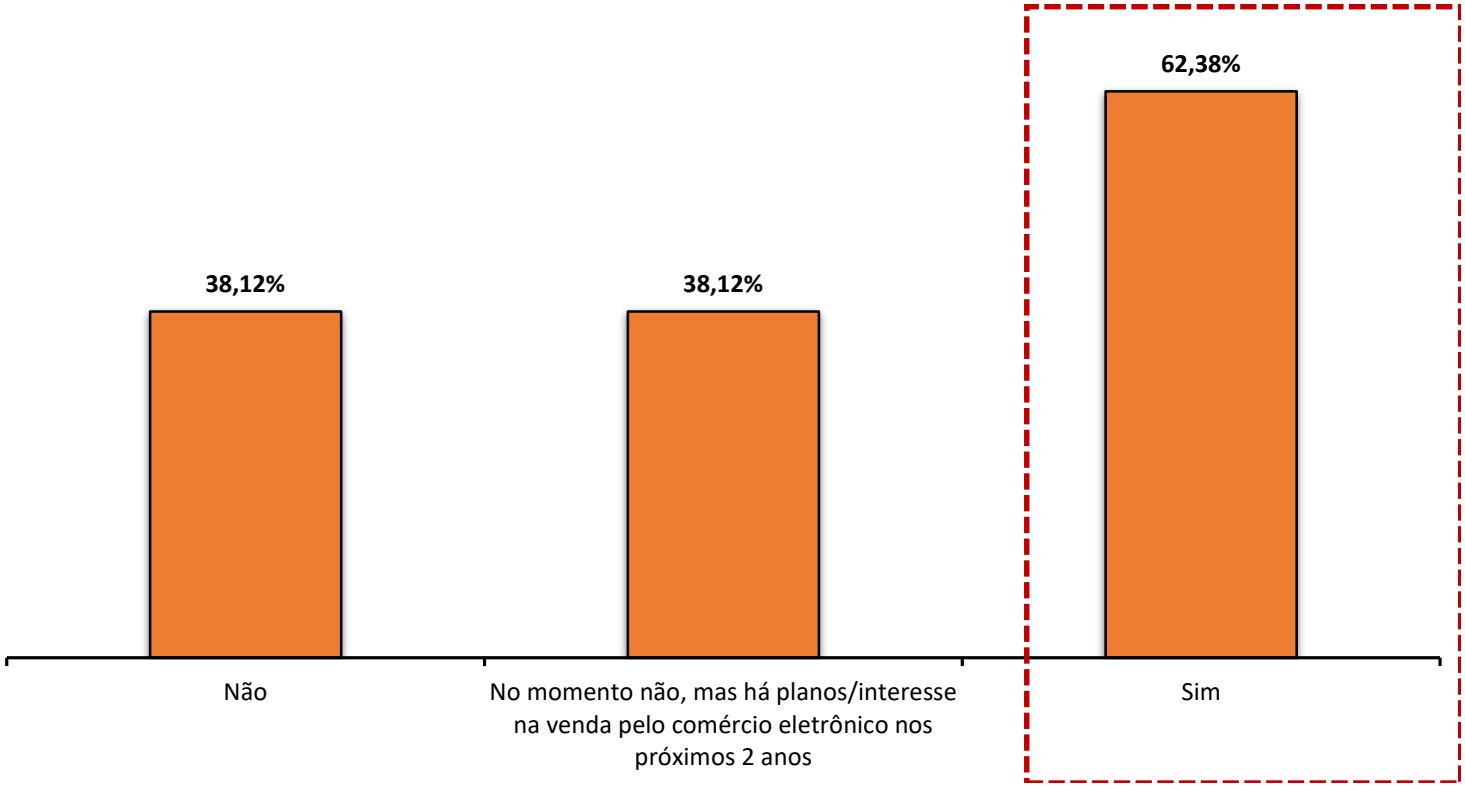
Atributos relacionados a mercadoria avaliados para escolha do veículo

(Média ponderada, ordenados por 1:mais importante, 2: segundo mais importante etc)



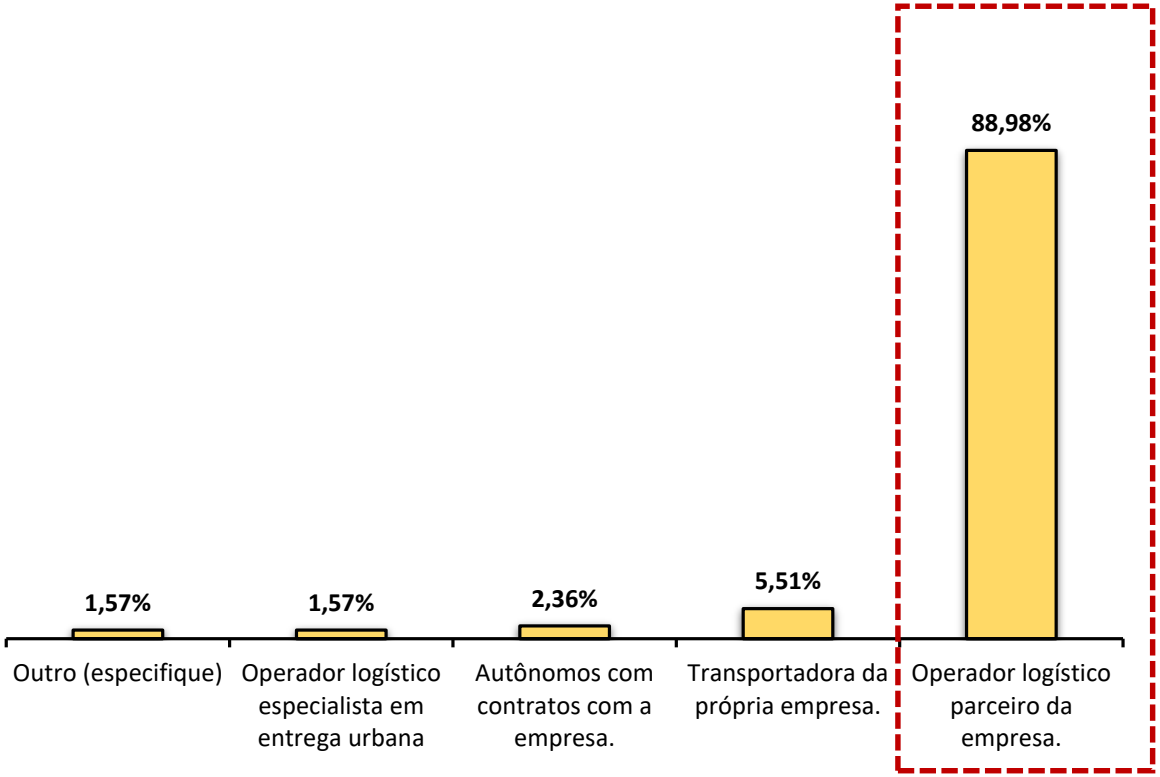
Segundo as empresas, no que diz respeito à mercadoria, **o volume de mercadoria** é o item mais importante a ser avaliado para escolha do veículo.

Empresas que realizam vendas pelo comércio eletrônico (e-commerce)



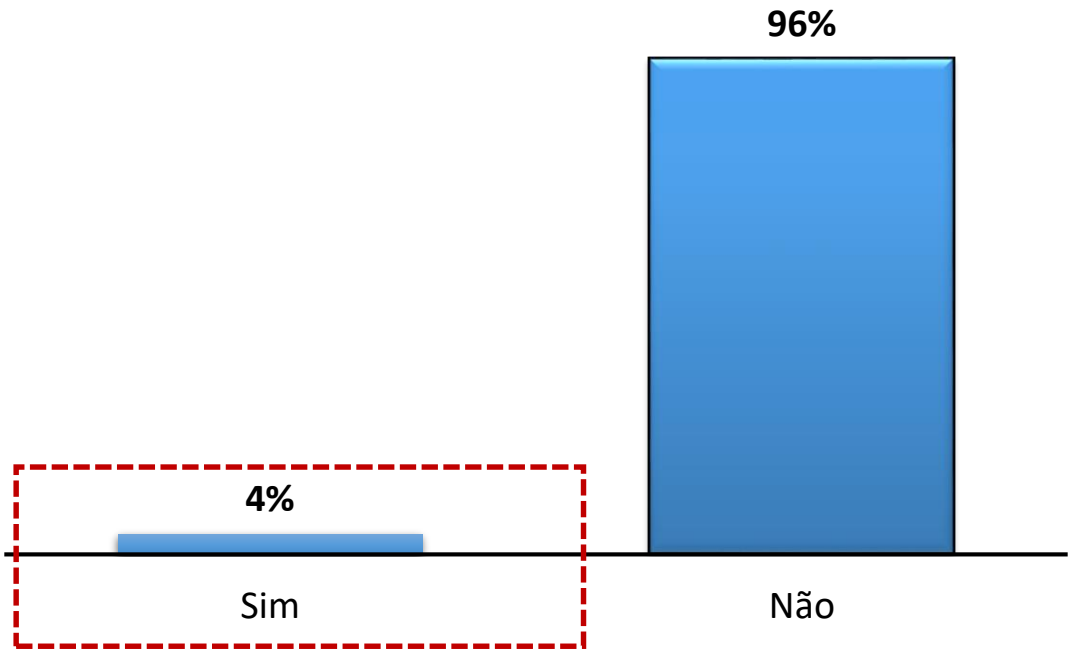
Cerca de **62,28%** das empresas da pesquisa realizam vendas pelo e-commerce. Entrentato, **100%** das empresas que não realizam (**38,12% do total)** tem planos para fazê-lo no futuro próximo.

Operador da entrega dos produtos vendidos por e-commerce



A maior parte das empresas que realizam e-commerce (**88,89%**) realiza a entrega por meio de um **operador logístico parceiro da empresa**

Sua empresa oferece aos consumidores de comércio eletrônico a possibilidade de retirar os produtos na loja física?

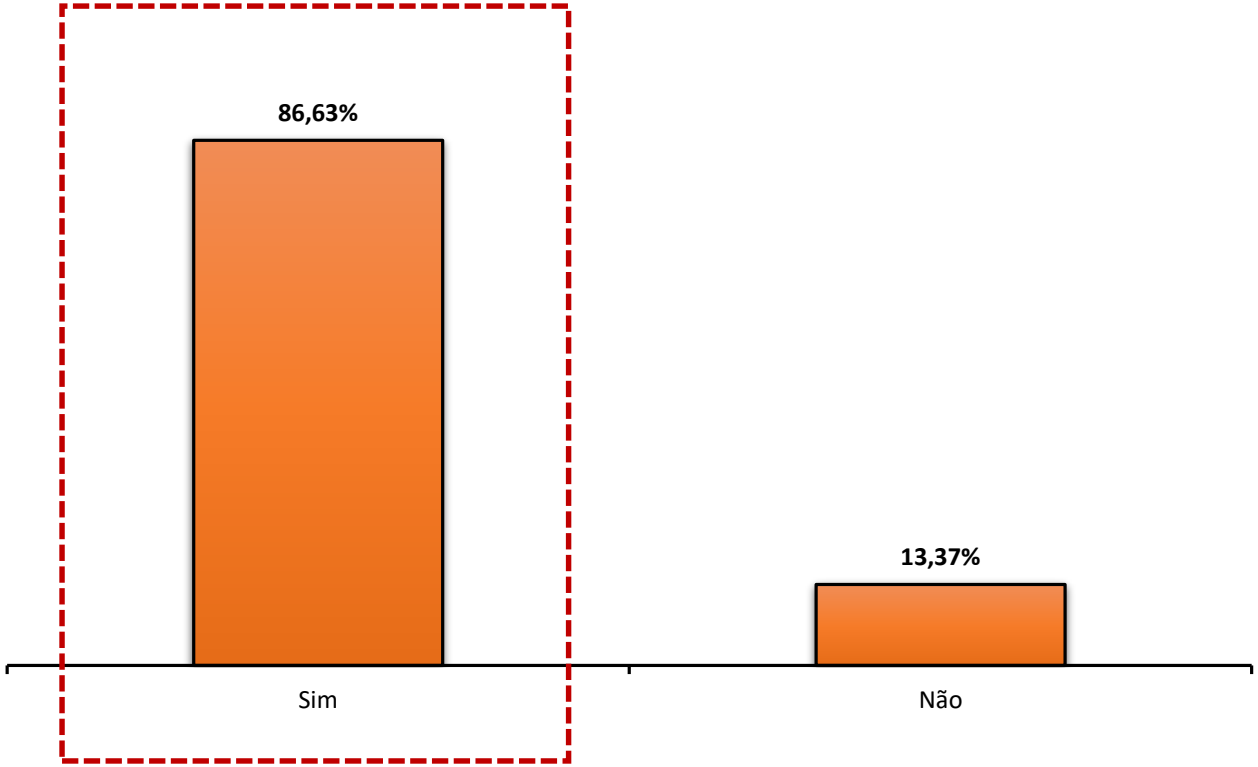


Apenas **4%** das empresas oferecem a possibilidade dos consumidores de e-commerce retirarem os produtos em uma loja física.

Características das empresas que realizam entregas por e-commerce

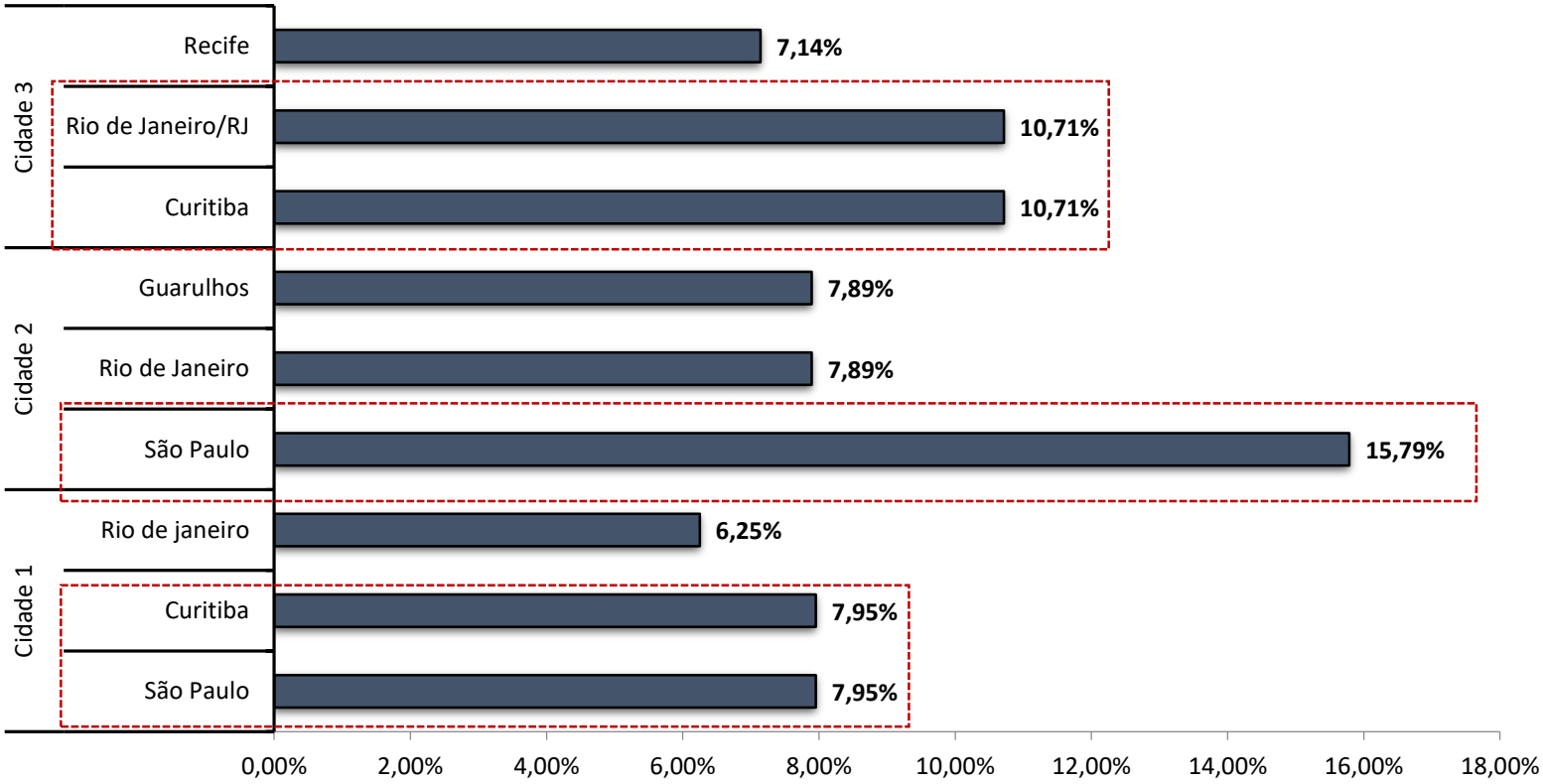
- Cerca de **30%**, em média, das entregas realizadas pelas empresas são provenientes do e-commerce;
- Algumas das questões levantadas a respeito do motivo pelo qual passaram a utilizar e-commerce foram: **atender a necessidade do mercado, crescimento do setor, maior rentabilidade e menor custo devido a redução das equipes**;
- Dessas companhias, **96,04%** não permitem que o consumidor possa retirar o produto em loja física.

Empresas realizam a entrega por um centro de distribuição



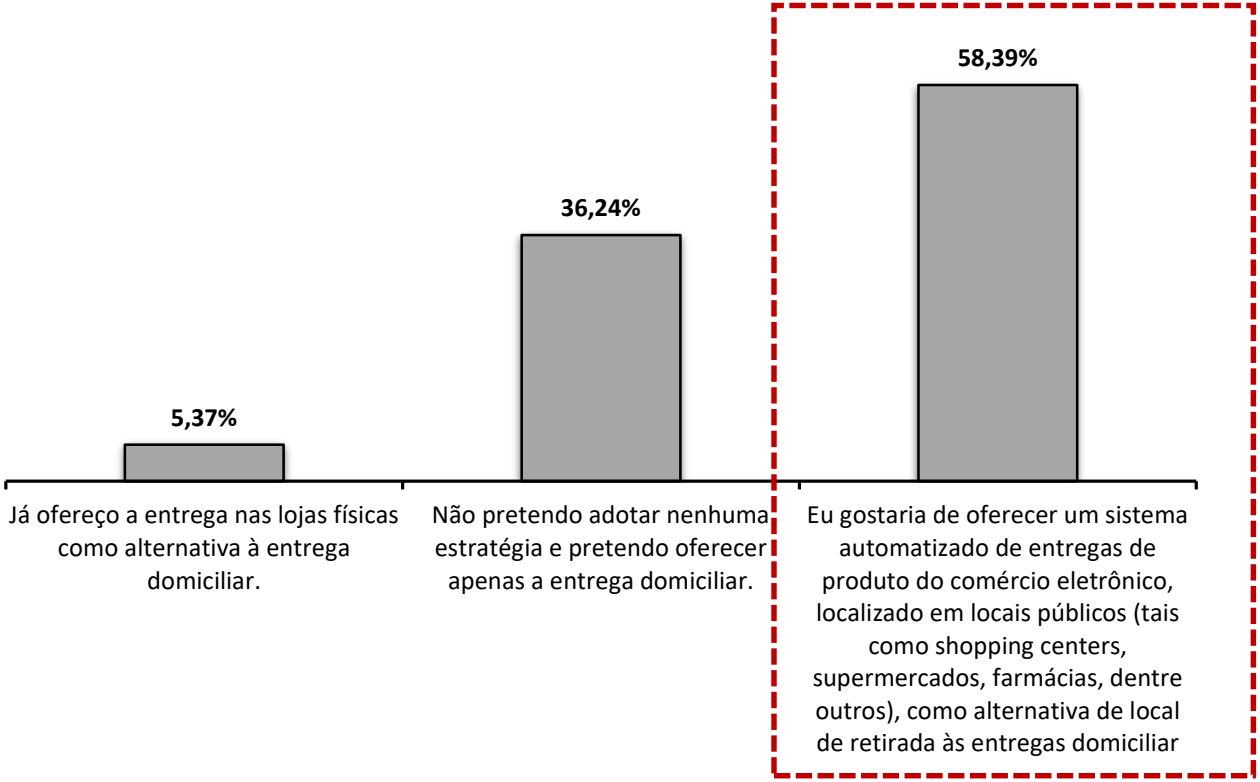
Grande parte das empresas participantes da pesquisa (**86,63%**) realiza a **entrega a partir de um centro de distribuição**.

Localização do centro de distribuição das empresas



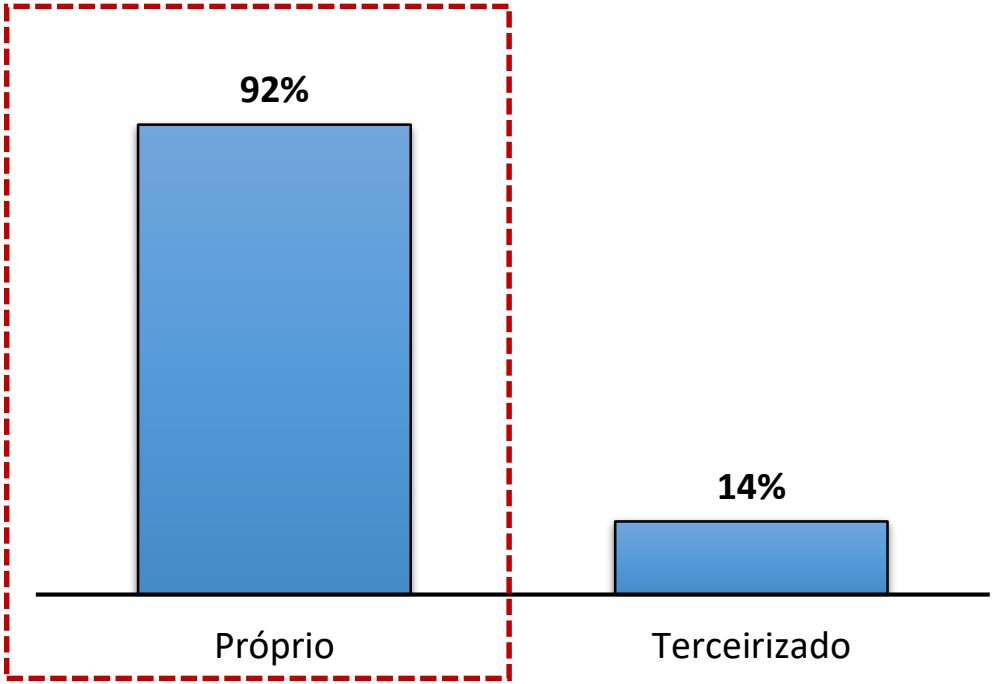
A cidade "1" onde mais se localizam os centros urbanos são Curitiba e São Paulo (**7,95%**). Na Cidade "2" a localização dos centros urbanos se dá em maior número em São Paulo (**15,79%**) e na cidade "3" Rio de Janeiro e Curitiba (**10,71%**)

O que poderia reduzir os impactos na distribuição urbana no que diz respeito às entregas de e-commerce?



Mais da metade das companhias (**58,39%**) gostaria de oferecer um **sistema automatizado de entregas dos produtos do e-commerce para a retirada em locais públicos**

Estrutura do centro de distribuição ou armazém *

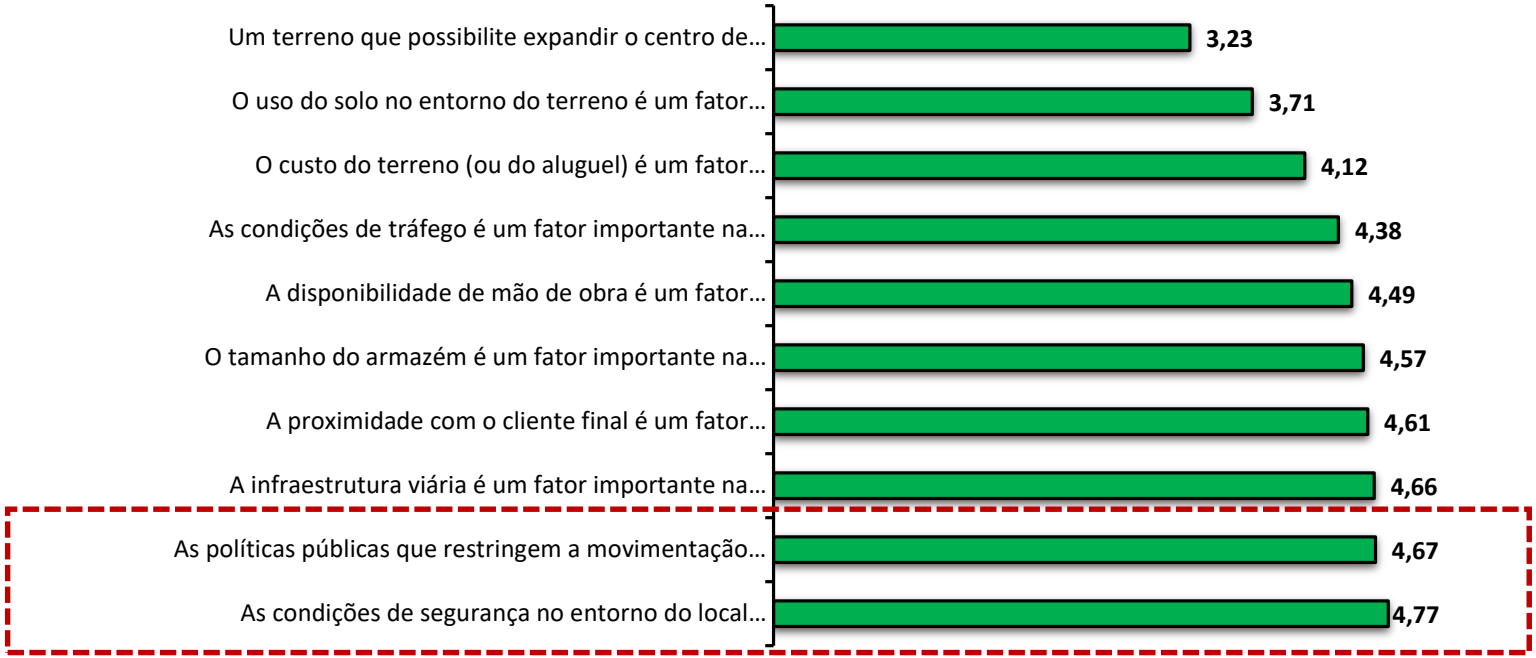


*Algumas empresas respoderam os dois tipos de estrutura (Própria e terceririzada)

A maior parte das empresas **(92%)** possui armazém **próprio**.

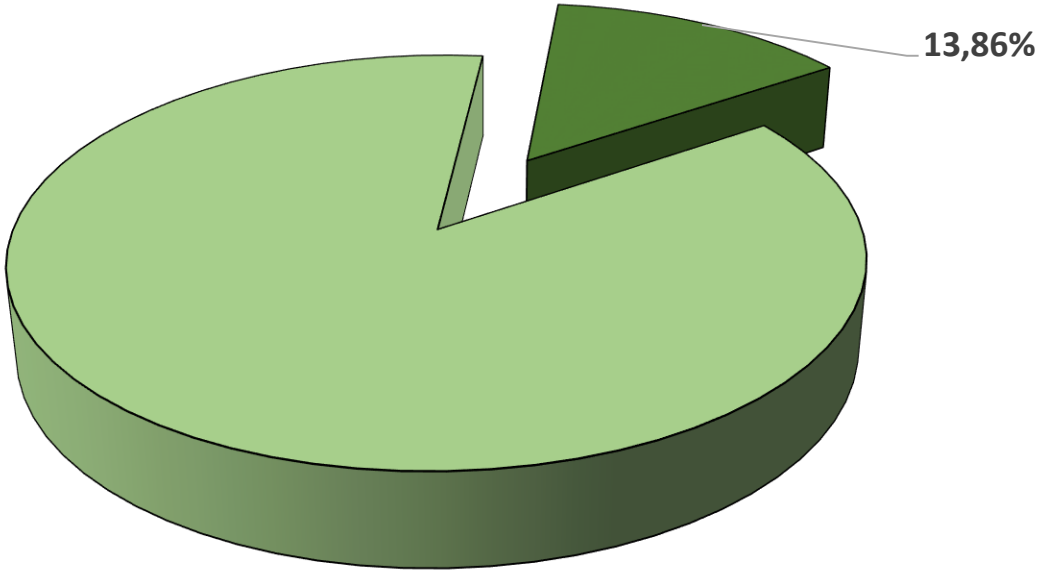
Escolha do centro de distribuição (ou armazém)

(Média ponderada, ordenados por 1: nem um pouco importante, 2: muito pouco importante 3: neutro, 4: muito importante e 5: extremamente importante)



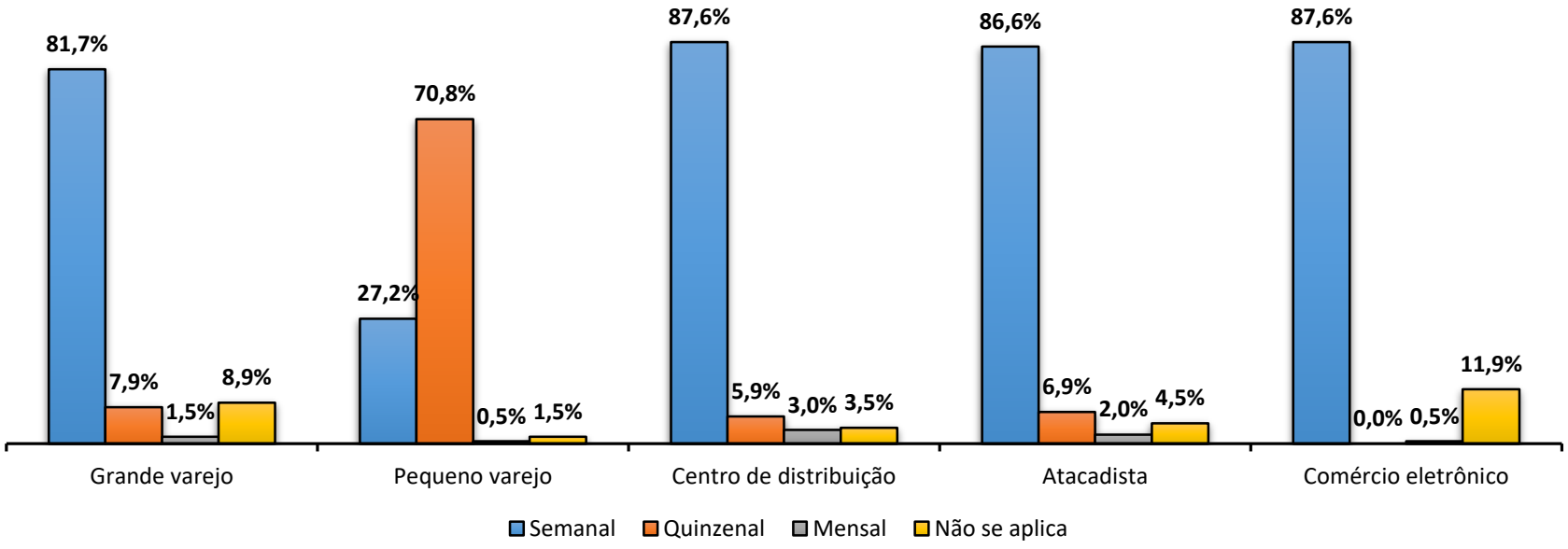
As **políticas públicas que restringem a movimentação de carga e as condições de segurança** são os fatores mais importantes na escolha do Centro de Distribuição.

Número médio de entregas urbanas por dia



As empresas contempladas pela pesquisa fazem, no total, cerca de **743.384** entregas urbanas por dia. Entre tais companhias, **13,86%** tem um número maior ou igual a 1.000 entregas/dia.

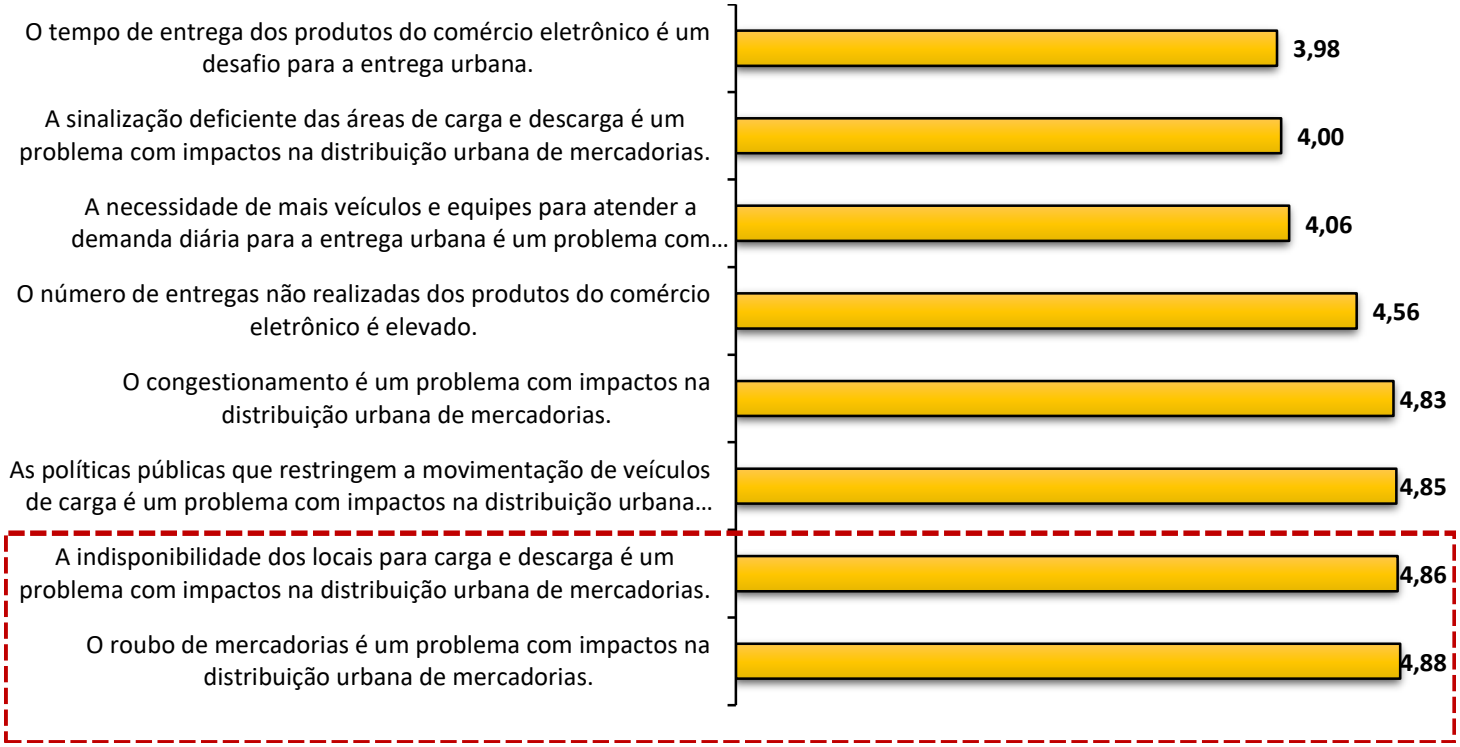
Canais de distribuição



Os canais com o número de entrega mais frequente são o **comércio eletrônico e o centro de distribuição,** sendo que em todos os seguimentos, a maioria das entregas é feita semanalmente

Impacto na distribuição de mercadorias

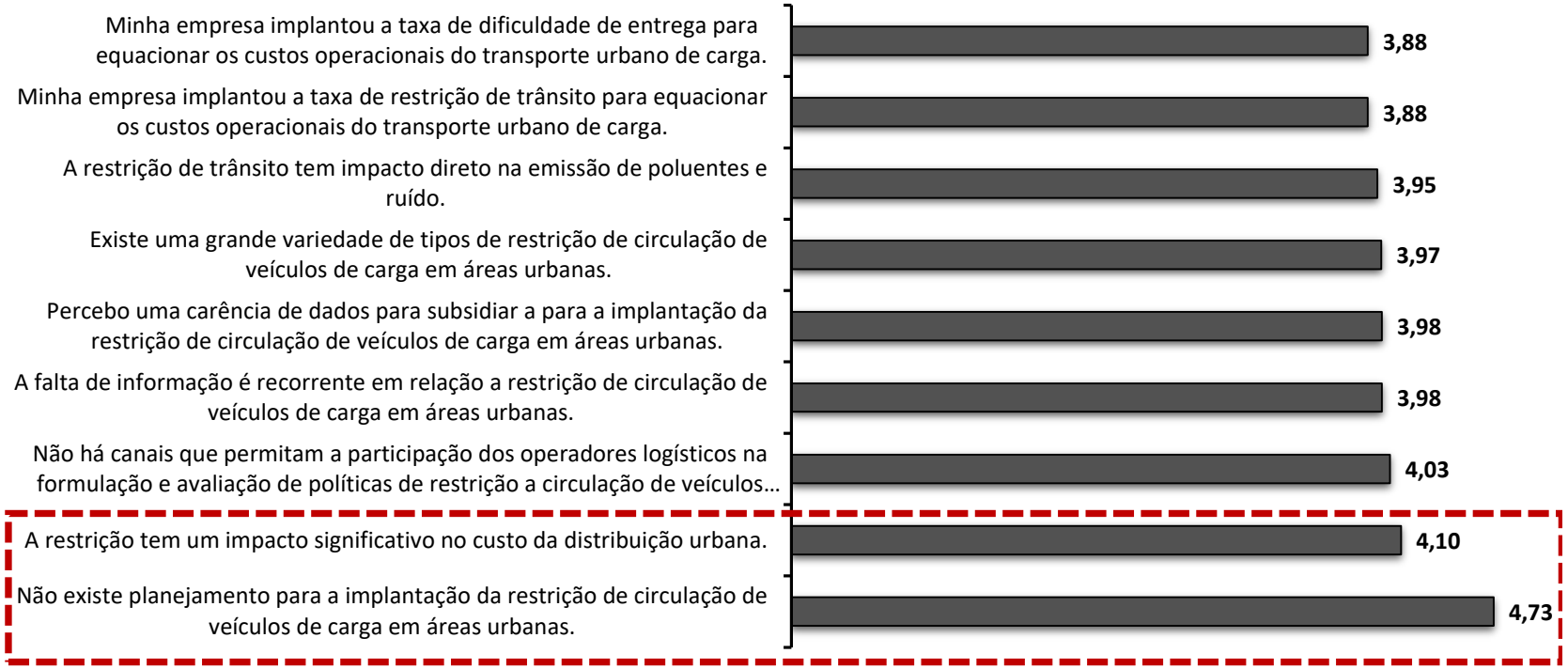
(Média ponderada, ordenados por 1: nem um pouco importante, 2: muito pouco importante 3: neutro, 4: muito importante e 5: extremamente importante)



Os impactos classificados como mais importantes para a entrega urbana de mercadorias são o **roubo de mercadorias** e a **indisponibilidade de locais para carga e descarga.**

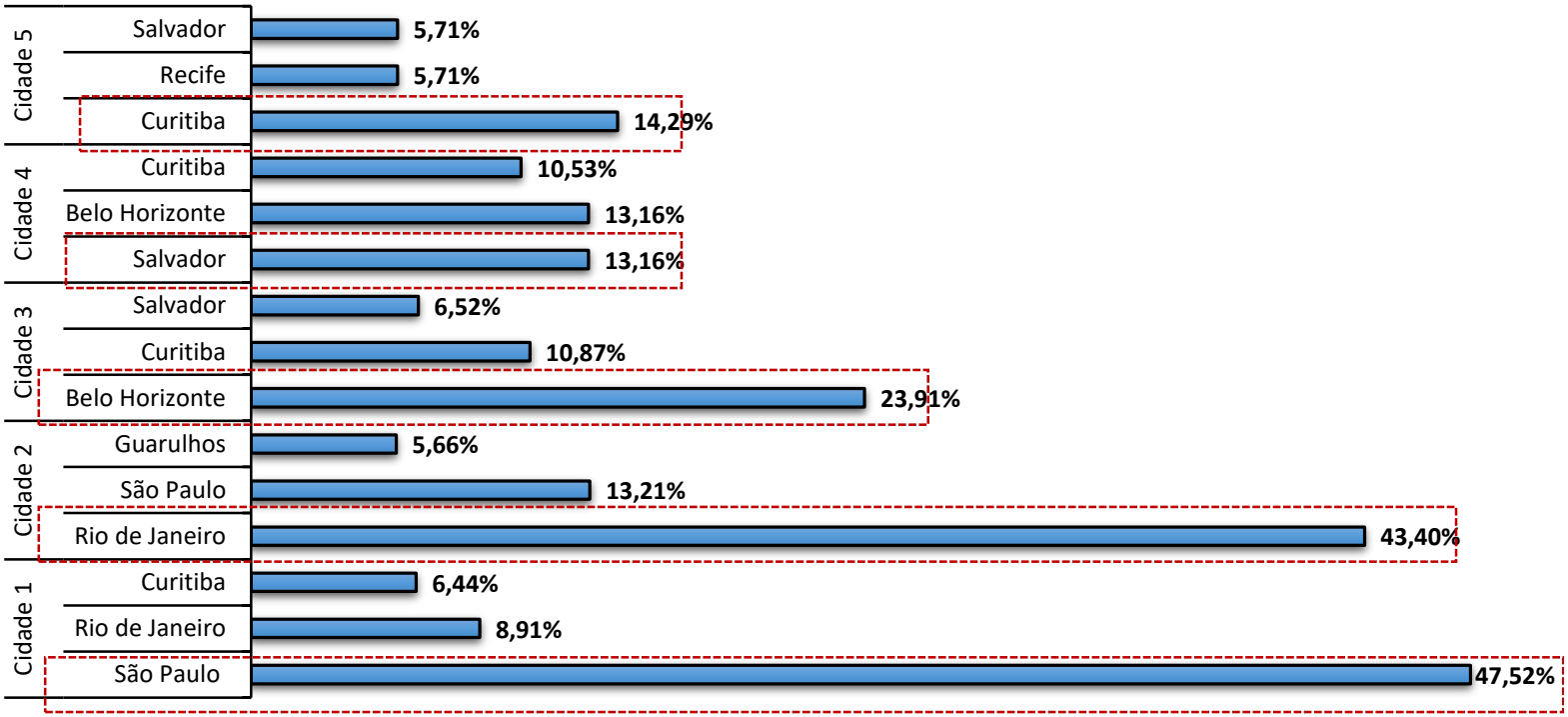
Restrição de acesso e/ou circulação de veículos de carga

(Média ponderada, ordenados por 1: nem um pouco importante, 2: muito pouco importante 3: neutro, 4: muito importante e 5: extremamente importante)



A **restrição de acesso e/ou circulação, juntamente com a falta de planejamento com relação a implementação de restrições de veículos** são os empecilhos classificados como extremamente importantes para a distribuição. urbana.

Cidades em ordem de relevância onde políticas públicas de restrição de veículos de carga dificultam as entregas



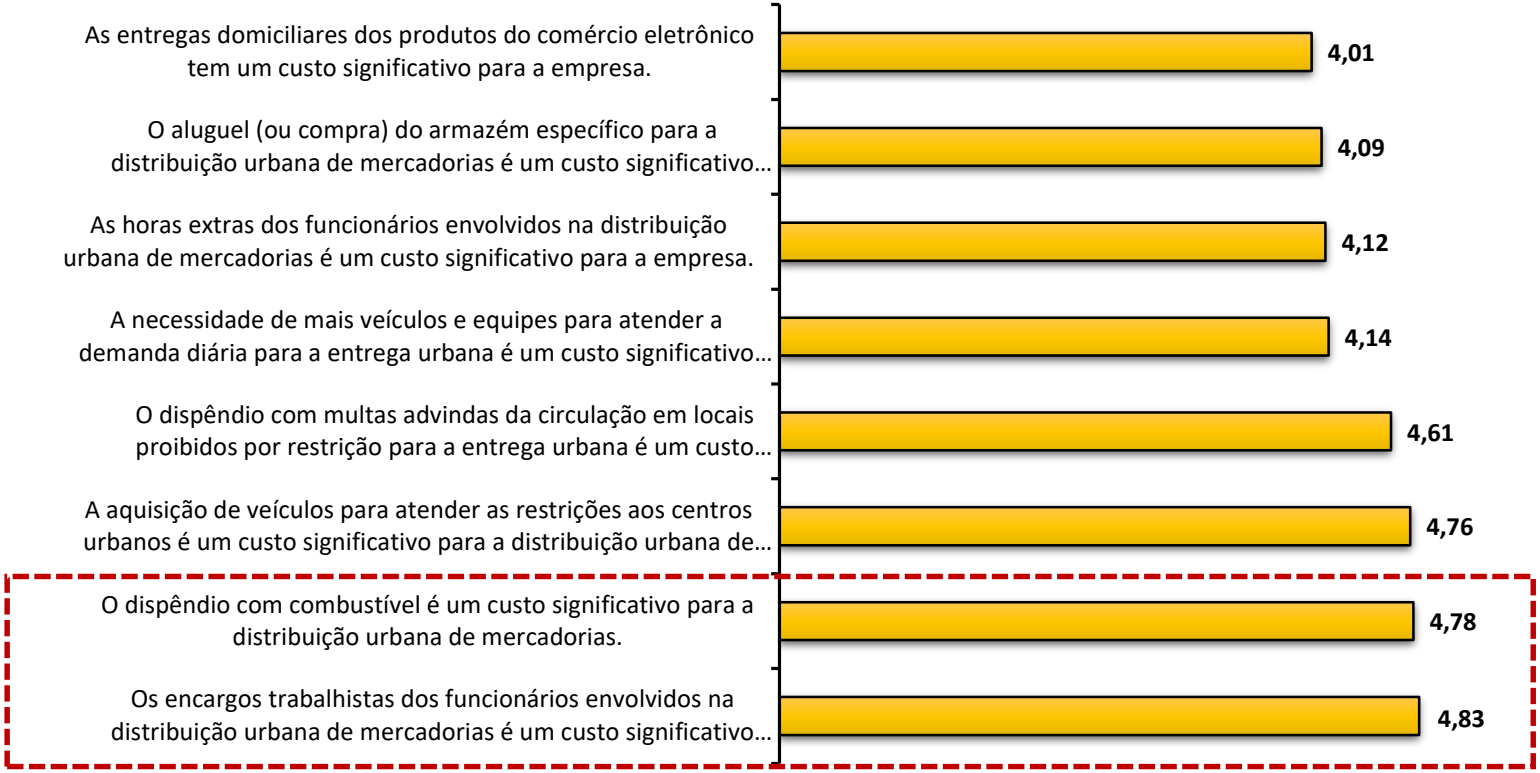
Na cidade de maior relevância (Cidade 1) **São Paulo** aparece em destaque com **47,52%** das respostas, enquanto na cidade de segunda maior relevância, o **Rio de Janeiro** se destaca **(43,40%)**.

Políticas de restrição que precisam ser revistas

- Como políticas públicas que precisam ser revistas, em primeiro lugar se encontram as políticas referentes aos locais de carga e descarga (34,62%);
- Em segundo lugar se encontram políticas referentes aos horários de carga e descarga (30%);
- Em terceiro lugar estão políticas que tratam do tamanho / tipo de veículos (26,19%).

Custos na distribuição urbana de mercadorias

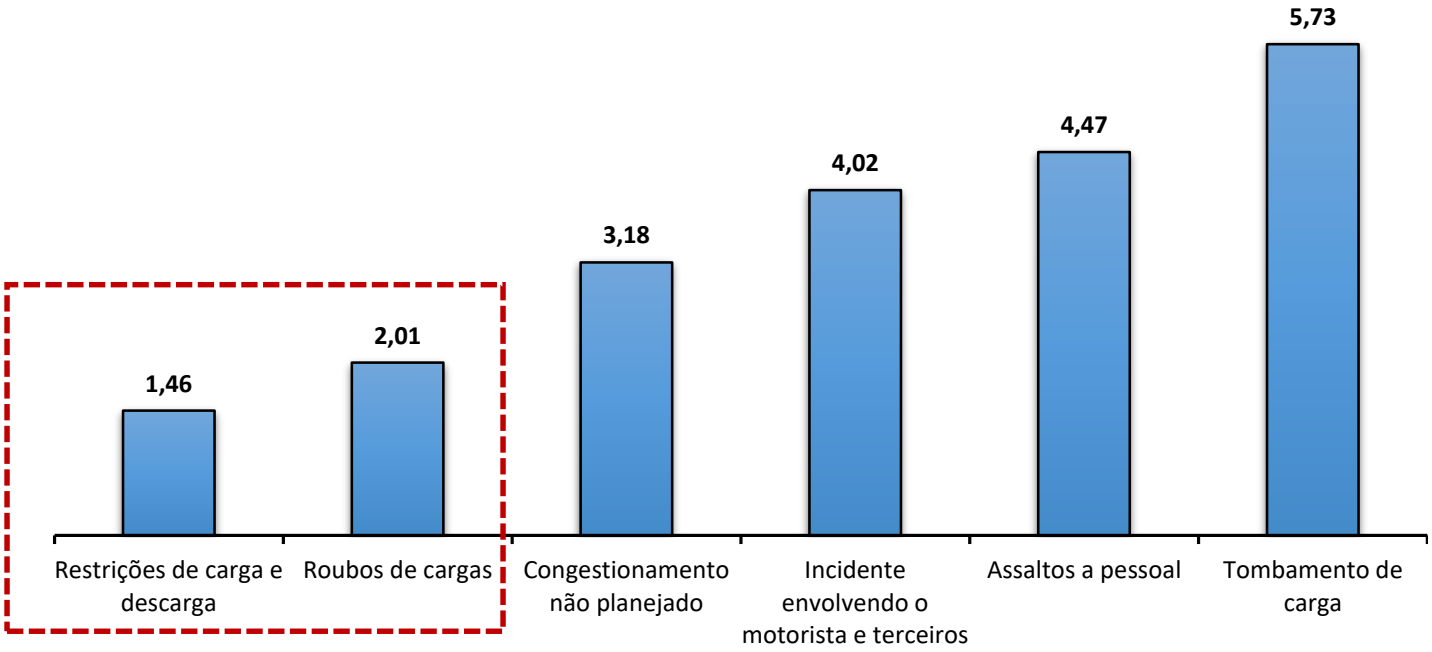
(Média ponderada, ordenados por 1: nem um pouco importante, 2: muito pouco importante 3: neutro, 4: muito importante e 5: extremamente importante)



Os maiores custos se concentram no **dispêndio com combustível e encargos sociais envolvidos juntamente com os encargos trabalhistas dos funcionários envolvidos na distribuição.**

Percepção sobre os riscos na distribuição urbana

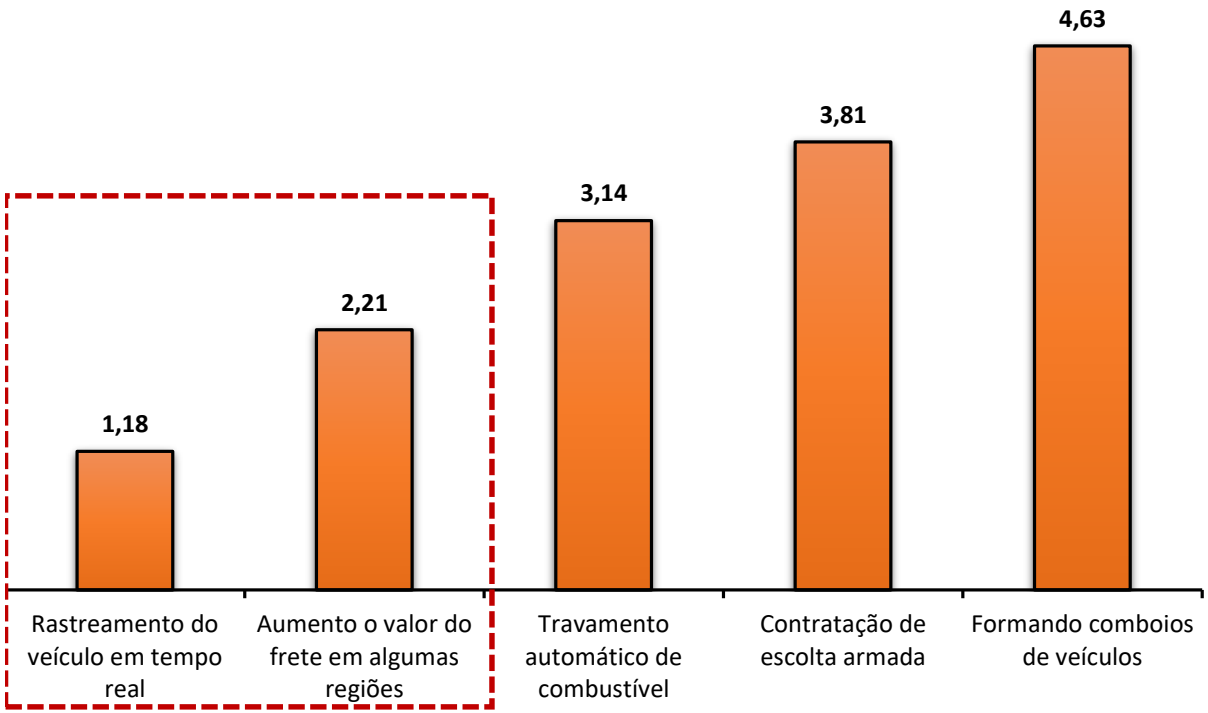
(Média ponderada, ordenados por 1:mais importante até 6: menos importante)



O risco mais importante apontado é o de **restrições de carga e descarga, seguido pelo roubo de cargas.**

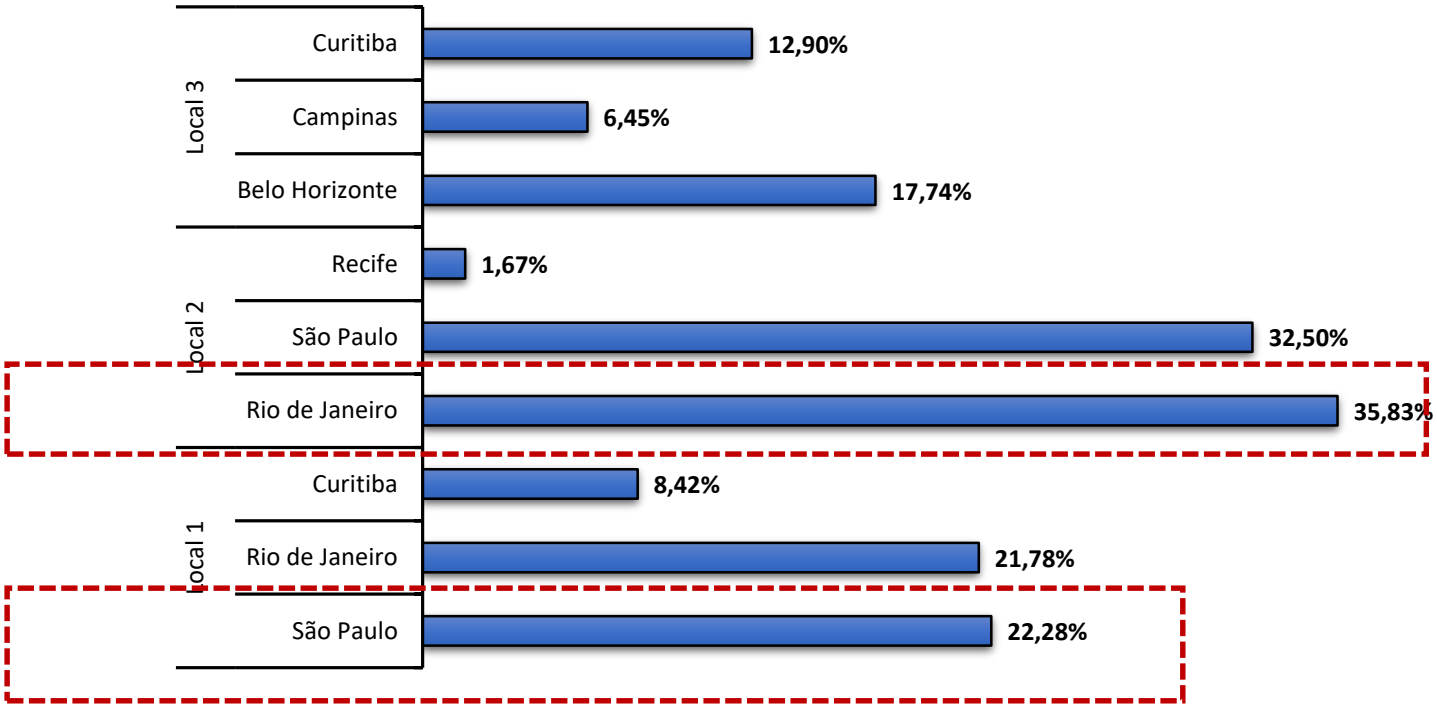
Ações para lidar com insegurança urbana

(Média ponderada, ordenados por 1: mais importante até 5: menos importante)



A solução mais importante para lidar com a insegurança urbana é o **rastreamento de veículos seguida pelo aumento do frete em algumas regiões.**

Cidades com maiores riscos de distribuição



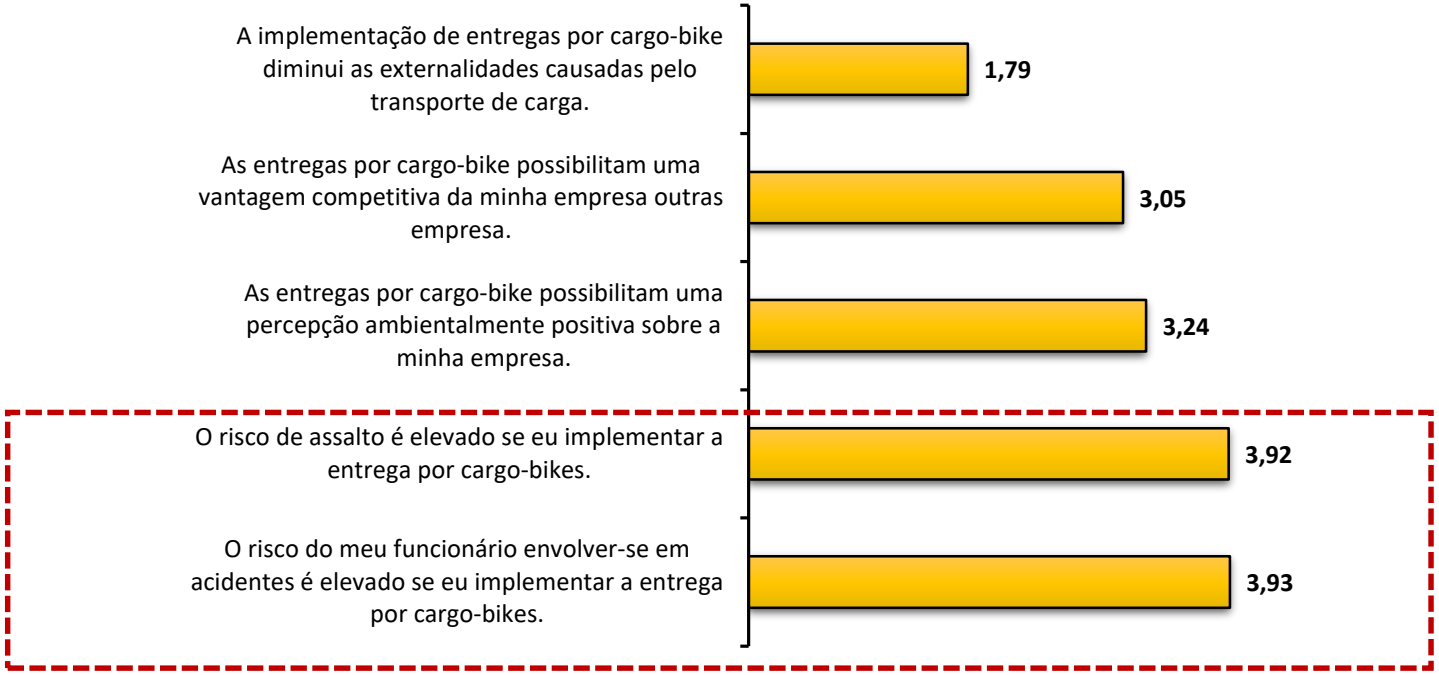
Na cidade de maior importância (Cidade 1) **São Paulo** aparece em destaque com **22,28%** das respostas, enquanto na cidade de segunda maior importância, o **Rio de Janeiro** se destaca com **35,8%.**

Resumo dos dados de distribuição urbana

- São Paulo e Rio de Janeiro são as cidades com os maiores riscos de distribuição urbana, seguidas por Belo Horizonte;
- Um dos maiores custos para a distribuição de mercadorias são os encargos trabalhistas e o custo do combustível;
- O maior risco da distribuição urbana são as restrições seguidas pelos roubos de carga;
- Uma solução adotada em larga escala para evitar o roubo de cargas é o rastreamento de veículos.

Consideração de fatores no caso de utilização de bicicletas de carga (cargo-bikes)

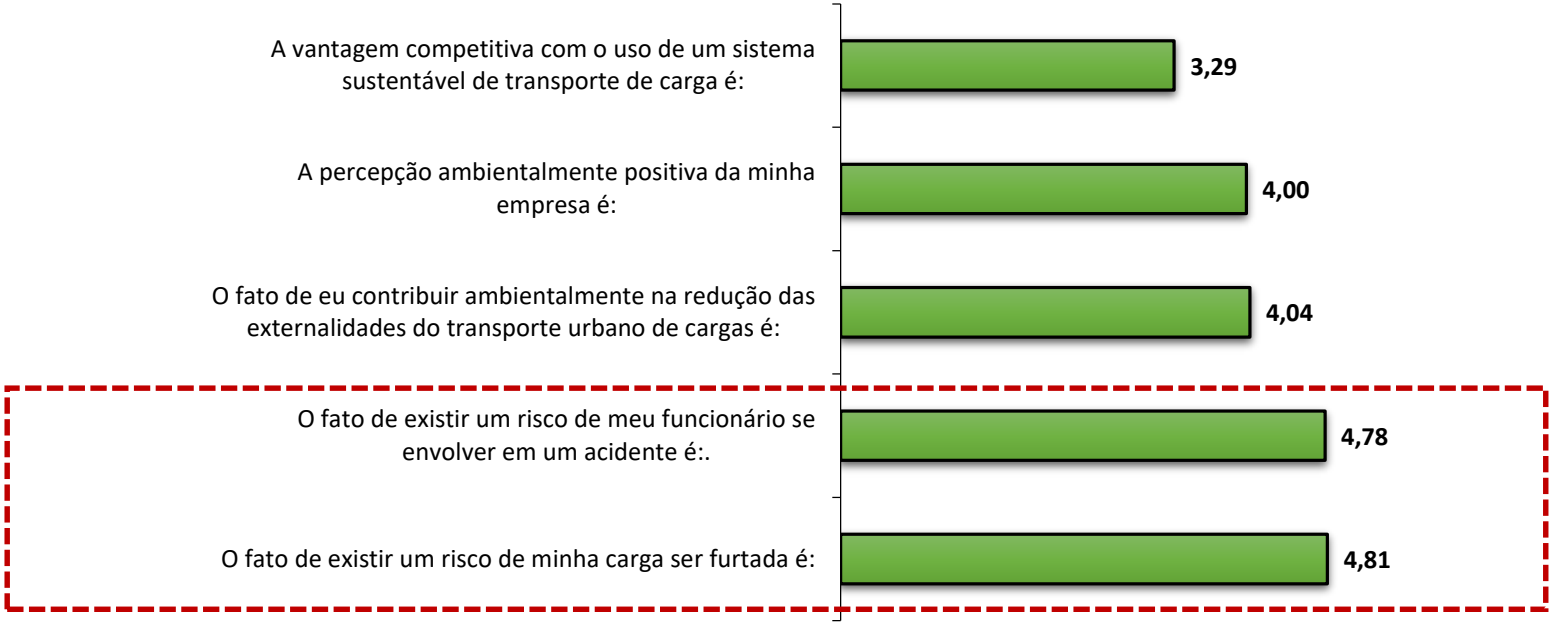
(Média ponderada, ordenados por 1: nem um pouco importante, 2: muito pouco importante 3: neutro, 4: muito importante e 5: extremamente importante)



O **risco de assalto e de acidentes envolvendo os funcionários** são vistos com fatores **muito importantes** sobre o uso de cargo-bikes.

Posicionamento da empresa em relação aos eventos relacionados a entregas por bicicletas

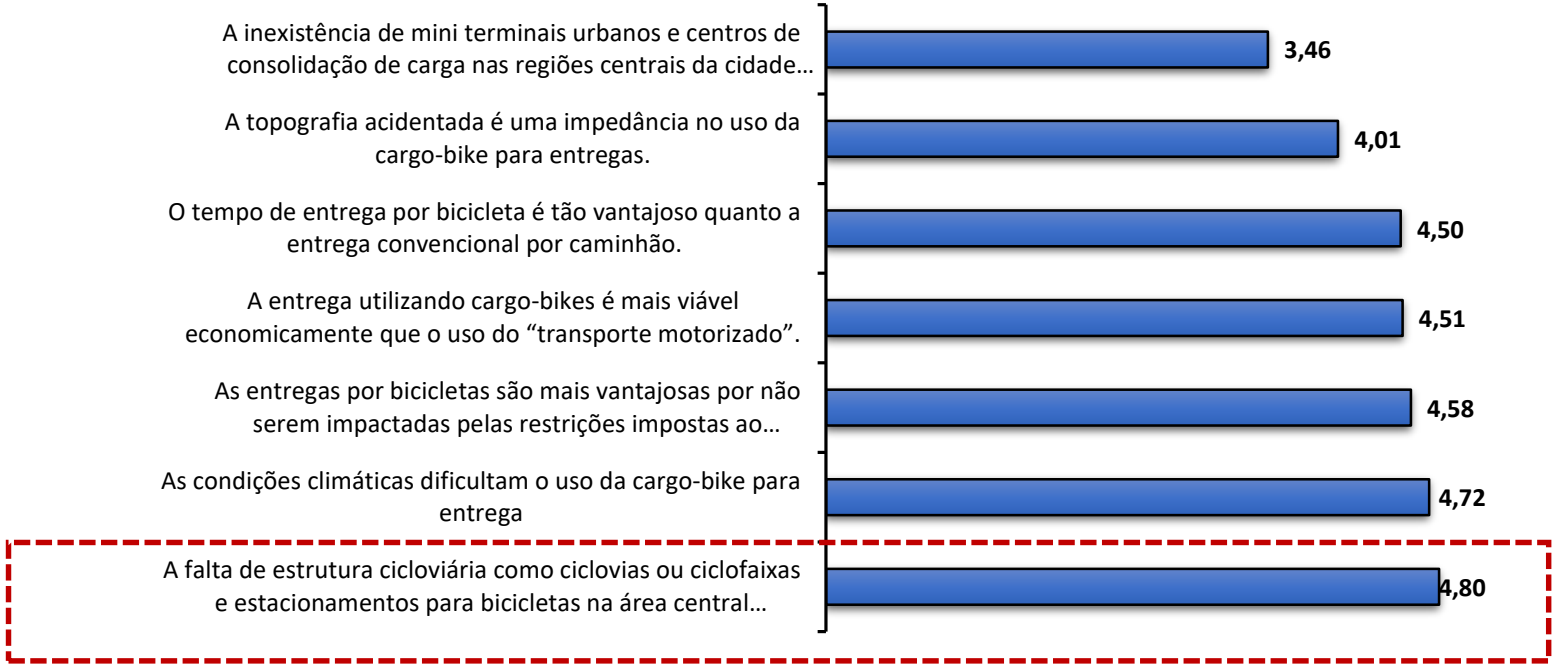
(Média ponderada, ordenados por 1: nem um pouco importante, 2: muito pouco importante 3: neutro, 4: muito importante e 5: extremamente importante)



As preocupações mais importantes da empresa estão relacionadas, principalmente, ao **risco de furto da carga e dos possíveis acidentes.**

Percepção sobre entregas com cargo-bikes

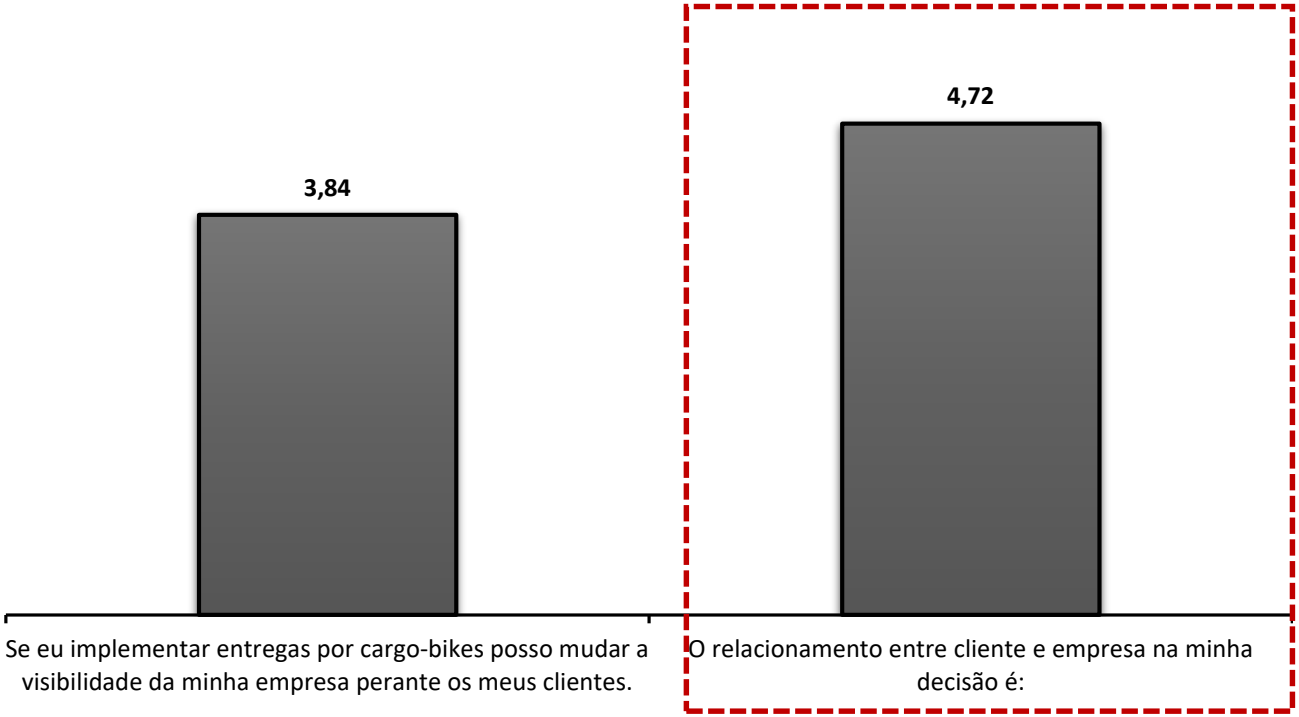
(Média ponderada, ordenados por 1: nem um pouco importante, 2: muito pouco importante 3: neutro, 4: muito importante e 5: extremamente importante)



A **falta de estruturas pensadas para as bicicletas** é o fator considerado mais importante na avaliação sobre esse tipo de entrega.

Importância da opinião da sociedade sobre as entregas realizadas por bicicleta

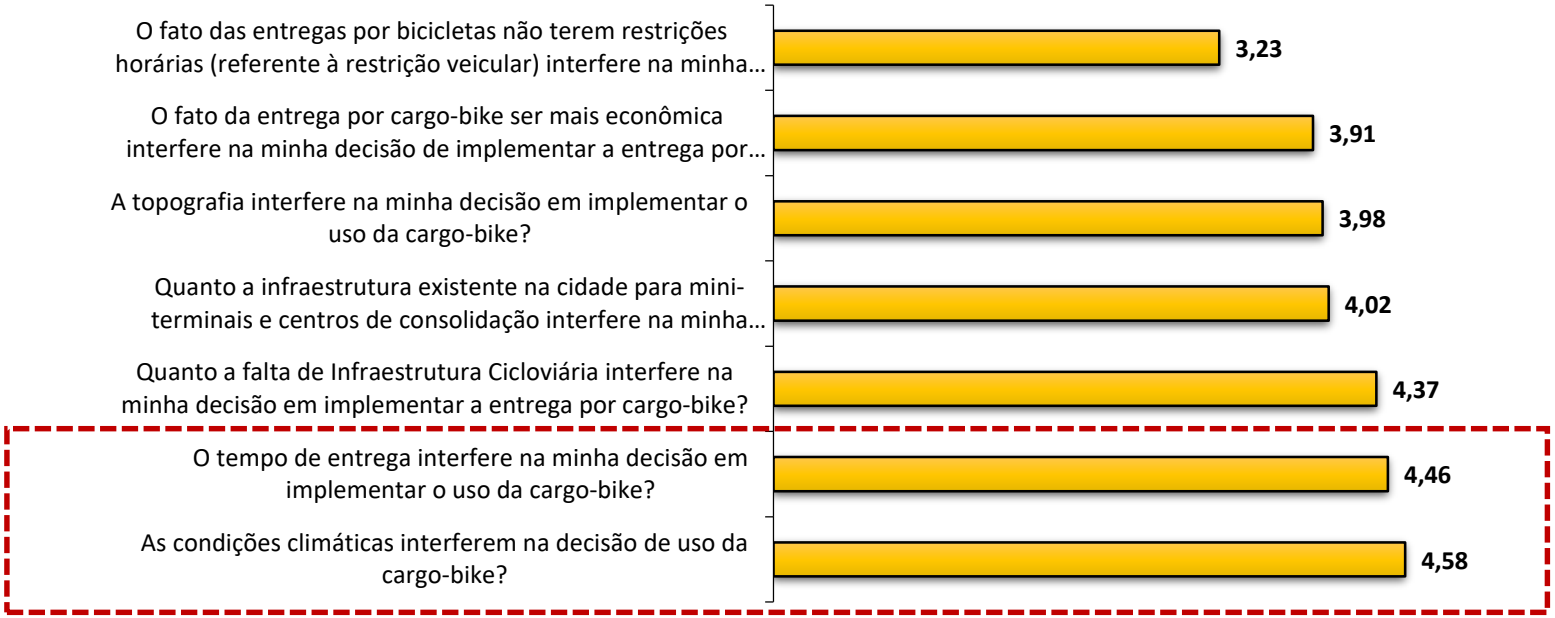
(Média ponderada, ordenados por 1: nem um pouco importante, 2: muito pouco importante 3: neutro, 4: muito importante e 5: extremamente importante)



O **relacionamento entre cliente e empresa é visto com maior importância** do que a possibilidade de mudança de visibilidade na implementação de cargo-bikes.

Interferência dos fatores supracitados na utilização de cargo-bikes

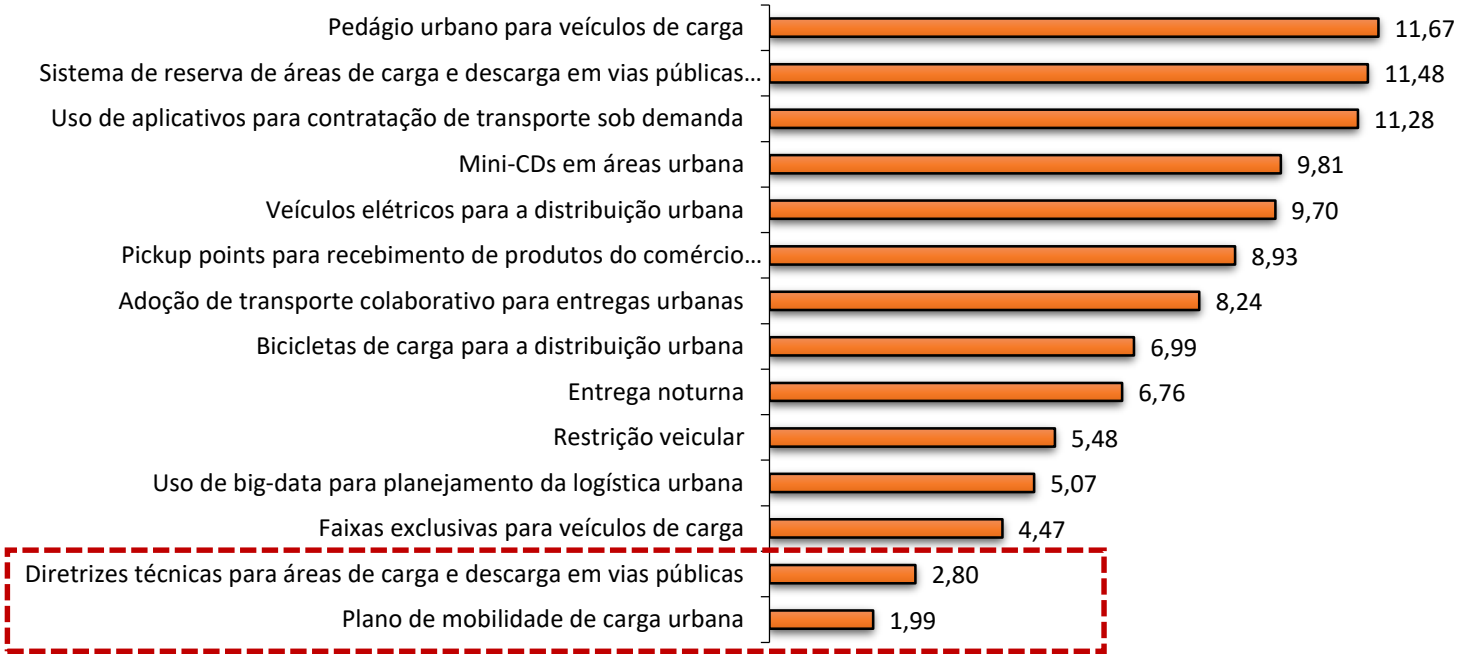
(Média ponderada, ordenados por 1: nada interfere, 2: pouco interfere 3: neutro, 4: interfere parcialmente e 5: interfere totalmente)



As **condições climáticas e o tempo de entrega** são os fatores citados como de maior interferência limitante na utilização das cargo-bikes

Iniciativas na área de inovações na logística de distribuição

(Média ponderada, ordenados por 1: mais importante até 14: menos importante)



As iniciativas mais citadas na área de inovação são **faixas exclusivas para veículos de carga, diretrizes técnicas para áreas de carga e descarga em vias públicas e plano de mobilidade carga urbana.**

CONCLUSÕES

- A maioria das matrizes das empresas que realizam distribuição urbana se encontra na região Sudeste, majoritariamente em São Paulo;
- Os principais segmentos de atuação são eletrônicos e eletrodomésticos, e vestuário / calçados;
- A grande maioria das empresas já trabalha com o e-commerce;
- Mais da metade das empresas que realizam e-commerce gostaria de possuir um sistema automatizado de entrega de produtos, localizados em locais públicos, devido à demanda do mercado e à redução de custos com diminuição de funcionários;

CONCLUSÕES

- Uma das maiores dificuldades na distribuição urbana se encontra no processo de carga/descarga. Isso se deve principalmente aos riscos de furto;
- O maior risco da distribuição urbana é o roubo de cargas. Por isso a maioria das empresas entrevistadas já adota ações como rastreamento de veículos;
- Com relação a inovação, principalmente no que se refere a utilização de cargo-bikes, a maioria das empresas concorda que essa ferramenta proporciona vantagem competitiva, diminui as externalidades e possibilita uma percepção ambientalmente positiva;
- No entanto, o risco de assalto e de acidentes envolvendo os funcionários é o grande limitante para que as empresas utilizem a bicicleta como um de seus veículos de entrega.

FDC

Para ser relevante.

atendimento@fdc.org.br
0800 941 9200
www.fdc.org.br

CAMPUS ALOYSIO FARIA
Av. Princesa Diana, 760
Alphaville Lagoa dos Ingleses
34.018-006 – Nova Lima (MG)

CAMPUS BELO HORIZONTE
Rua Bernardo Guimarães, 3.071
Santo Agostinho
30140-083 – Belo Horizonte (MG)

CAMPUS SÃO PAULO
Av. Dr. Cardoso de Melo, 1.184
Vila Olímpia – 15º andar
04548-004 – São Paulo (SP)

CAMPUS RIO DE JANEIRO
Praia de Botafogo, 300 – 3º andar
Botafogo
22250-040 – Rio de Janeiro (RJ)

ASSOCIADOS REGIONAIS
A FDC trabalha em parceria com associados regionais em todo o Brasil. Consulte o associado mais próximo à sua região.