

A LOGÍSTICA DE VINHOS EUROPEUS NO MERCADO RECIFENSE

Arnaldo Celestino Timóteo¹ | Rita Patricia Almeida de Oliveira² | Carlos José de Melo³



RESUMO

Este estudo foi realizado numa empresa de comercialização de vinho do Recife. O interesse foi descobrir qual a melhor forma de distribuição e armazenamento dos vinhos europeus. Ao longo deste estudo foi possível perceber que a logística dessa bebida no Estado de Pernambuco fica bem longe do padrão europeu, por fatores burocráticos, pela falta de manutenção de vias e pela falta de sinalização, trazendo alguns prejuízos aos empresários. Destacam-se que apesar desses fatores negativos, existe a preocupação com esses aspectos, além do que as empresas que fazem esse transporte vêm se especializando cada vez mais para favorecer o transporte de forma adequada. Destacam-se, ainda, um ponto positivo que é o fato de nosso estado ter uma localização bastante favorável ao transporte pela proximidade marítima do mercado europeu.

PALAVRAS-CHAVE

Logística. Mercado Europeu. Globalização.

ABSTRACT

This study was conducted in a trading company of wine from Recife. Our interest was in finding out what the best form of distribution and storage of European wines. Throughout this study it was revealed that the logistics of this beverage in our state is far from the European standard for bureaucratic factors, lack of road maintenance and the lack of signage, bringing some losses to entrepreneurs. We emphasize that despite these negative factors, there is a concern with these aspects, in addition to the companies that make this transportation specializing come increasingly to favor transport appropriately. We emphasize a positive point is the fact that our state have a very favorable location close to transport by sea of that market.

Logistics. European Market. Globalization.

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa foi realizada em uma empresa de comercialização de vinhos situada na zona sul do Recife, e suas filiais na zona norte e sul. A principal questão a ser estudada: como é feito a logística dos vinhos comprados na Europa para ser comercializados em Recife. Este estudo tem caráter qualitativo, além de ser uma pesquisa de campo, pois observa os principais aspectos que tange a comercialização e o transporte dos vinhos.

Ao longo do trabalho estudou-se a temática logística e sua relação com o processo de globalização, além dos aspectos da logística de vinho no Brasil e o seu crescente desenvolvimento no Recife.

Pesquisas recentes indicam que o consumo de vinho vem crescendo cada vez mais no Brasil. Com isso cresce, também, o interesse pelo conhecimento do produto, por meio de cursos e degustações em empresas especializadas. Com isso, as instituições que empreendem no ramo logístico deste produto tem que prestar um serviço de excelência para que cada vez mais tenha destaque em relação à concorrência.

A divulgação da bebida, assim como a qualidade do vinho tem contribuído para o aumento do consumo. Embora o consumo do vinho tinto ainda seja maior do que os demais tipos e tem crescido bastante o consumo dos brancos e espumantes que são ideais para o nosso clima tropical. (BRUNO, 2011, p.17).

Dessa forma, destacam-se a importância desse estudo no que tange os aspectos relativos à distribuição e armazenamento do vinho europeu em Pernambuco, enfocando o processo logístico da bebida.

Partindo dos pressupostos ditos anteriormente, fez-se o seguinte questionamento: Qual a melhor forma de armazenamento e distribuição de vinhos europeus, para chegar ao consumidor final em perfeita condições?

Para que se possa responder essa questão, ter-se-á os seguintes objetivos: Analisar as principais formas de armazenamento e distribuição de vinho Europeu para que permaneça em perfeitas condições ao consumidor recifense. Além de conhecer como é feito o transporte de vinho de forma intercontinental; identificar qual a melhor forma de armazenamento de garrafas de vinho e por fim, reconhecer como é feito todo trabalho logístico com o menor custo e maior eficiência.

2 A LOGÍSTICA

Ao iniciar este destaca-se que o termo logístico vem do grego *logos*, significando "discurso, razão, racionalidade, linguagem, frase", mais especificamente da palavra grega *logistiki*, significando contabilidade e organização financeira. A palavra logística tem a sua origem no verbo francês *loger* - alojar ou acolher. Foi inicialmente usado para descrever a ciência da movimentação, suprimento e manutenção de forças militares no terreno. Posteriormente foi usado para descrever a gestão do fluxo de materiais numa organização, desde a matéria-prima até aos produtos acabados.

A Logística existe desde os tempos mais antigos, quando na preparação das guerras, os líderes militares já utilizavam estes instrumentos, o qual ficou associado só às atividades militares por muito tempo.

As guerras eram muito longe em sua maioria e era necessário grande deslocamento, exigindo que as tropas carregassem todo equipamento necessário. Com isso era essencial uma grande organização logística que envolvia a preparação de soldados, transportes de armamentos pesados aos locais de combate.

Com a evolução tecnológica, a logística passou a ser utilizada, também, nos ramos administrativo, recebendo grande influência com as experiências militares. Com essa evolução houve um maior avanço após a segunda guerra mundial, com os Estados Unidos investindo em um alto crescimento atrás, de uma demanda cada vez maior com altos lucros sendo o comércio direcionado aos países em depressão pós-guerra.

Ao mesmo tempo, o Japão estava iniciando uma das mais respeitadas evoluções da logística que é até hoje referência em todo o mundo. O Japão viu nesse tipo de investimento a possibilidade de se restabelecer economicamente e moralmente diante do mundo. Daí um grande avanço da logística de forma mundial.

2.1 A GLOBALIZAÇÃO DA LOGÍSTICA

Globalização significa a experiência cotidiana da ação sem fronteiras nas dimensões da economia, da informação, da tecnologia, da técnica, dos conflitos transculturais e da sociedade civil. (BECK, 1999, p. 46)

A globalização vem acompanhada da intensa revolução tecnológica, e a Logística traz efusiva transformação, novos métodos de trabalho. Na atualidade, os produtos, em sua grande parte, são facilmente copiáveis e os serviços muito parecidos; com isso a qualidade deixou de ser um diferencial entre as companhias para se tornar fator de sobrevivência no mercado global. Na década de 1980, a qualidade era o fator principal no campo do negócio, a logística nos dias atuais se tornou a chave principal da concorrência entre as empresas que atuam no mercado globalizado.

Na atualidade, colocar o produto certo, na hora certa, pelo menor preço é a grande meta a ser alcançada. E a Logística é a principal ferramenta, que ajudará a mudar esses conceitos, rever esses processos e quebrar paradigmas.

De acordo com (SLACK, CHAMBERS e JOHNSTON, 2002) a Logística em uma empresa compreende diversas atividades, podendo ser divididas em três grandes centros:

1. **Area de Suprimentos/compras:** Conforme Dias (2005, p. 235) têm por finalidade suprir as necessidades de materiais ou serviços, planejá-las quantitativamente e satisfazê-la no momento certo com as quantidades corretas, além da verificação do recebimento correto do que foi comprado e providenciar o armazenamento.

2. **A Gestão de Estoque:** Conforme Dias (2005) esta atividade da logística é a área responsável pelo controle das disponibilidades e necessidades totais do processo produtivo. Tem como objetivo principal não deixar faltar material e evitar grandes despendios financeiros.

3. **Distribuição:** É uma das atividades mais importantes, pois além de absorver a maior parcela dos custos logísticos, é responsável pela movimentação de materiais, sejam eles matéria-prima, semi-acabados ou produtos acabados. (POZO, 2004).

Esses três aspectos são essenciais para os estudos em logística e seu desenvolvimento no decorrer do tempo e da história, com o intuito de aperfeiçoar e suprir necessidades. Por isso destacam-se sua dinâmica no Brasil e em Pernambuco.

2.2 A LOGÍSTICA NO BRASIL E EM PERNAMBUCO

A logística no Brasil teve seu início na década de 1970 quando as indústrias e o comércio que já estavam instalados no país e se viram em uma nação de território continental,

36 | percebeu a sua necessidade de organização na distribuição e transporte dos seus produtos. Naquele tempo, a logística só estava relacionada a esses aspectos. Só nos anos 1990 a logística deu um grande salto, isso se deve primeiro aos avanços tecnológicos e a moeda real que trouxeram muitas negociações com o mercado exterior. Nessa época o país não estava preparado para esse tipo de expansão, com isso tinha que se qualificar em curto prazo para atender as novas tendências.

Outro fator positivo foi a estabilização da inflação, ocasionando que a relação do comércio com os clientes ficassem mais duradoura. Pois assim, evitava-se as especulações. Este movimento ganhou um impulso imenso com a chegada do comércio automobilístico e o grande varejo, unindo a tecnologia da comunicação.

Hoje 61% dos transportes de produtos no Brasil são feitos por rodovias. Em termos logísticos, este País ainda está engatinhando, com a globalização as empresas estão estudando uma forma de aperfeiçoamento nesse setor, pois foi entendido que esta é uma ferramenta de diferencial na conquista de novos clientes.

A situação geográfica foi e continua sendo uma das principais vantagens competitivas do Estado de Pernambuco. Num raio de 300 quilômetros do Recife estão quatro capitais, dois aeroportos internacionais, três aeroportos regionais, quatro portos internacionais e uma população de 12 milhões de pessoas, responsável pela movimentação de mais de 35% do Produto Interno Bruto (PIB) do Nordeste. Ampliando este raio para 800 quilômetros, atingimos seis capitais, quatro aeroportos internacionais, cinco portos internacionais e um porto fluvial, o que equivale a cerca de 20 milhões de pessoas e 90% do PIB da região. (ALMEIDA, 2008, p.17)

Vale salientar que esses dados são de 2008 e acredita-se que neste ano de 2013 os números se apresentam bem maiores.

Desde do descobrimento do Brasil, Pernambuco teve e ainda tem uma grande vantagem no meio logístico, por ter seu território mais perto da Europa, facilitando assim os processos de exportação e importação. Hoje em dia pode-se dispor de uma infraestrutura diferenciada. Além de dois aeroportos e a duplicação da BR-232 e 101, existem os portos de Recife, Petrolina e Suape. Podendo-se destacar, também, os serviços de telefonia e informática, que são indispensáveis para a logística.

Pode-se destacar, ainda, neste estudos os pontos negativos para o processo logístico, como: a má conservação das rodovias, dificultando o transporte; a falta de ferrovias; as guerras fiscais entre os estados e principalmente a falta de mão de obra especializada, resultando no processo de resgate de mão de obra qualificada de outros estados, causando um vazamento econômico em Pernambuco.

Fora as questões acima, destacam-se, também, as formas de estocagem, que as vezes apresentam dificuldades em sua dinâmica, por isso será relatado, a seguir, seu processo, pois a estocagem dos vinhos é um ponto preponderante neste trabalho.

2.3 GESTÃO DE ESTOQUE

De acordo com Slack (2009), estoque é uma acumulação armazenada de recursos materiais em um sistema de transformação. Algumas vezes, o estoque também é usado para descrever qualquer recurso armazenado. O controle ou gestão de estoque engloba todas as atividades, procedimentos e técnicas que permitem garantir a qualidade correta, no tempo certo, de cada item ao longo da cadeia produtiva, tanto dentro como fora das

organizações. Na administração moderna, os estoques são geridos por indicadores, sendo refletido tanto na eficiência operacional quanto nas finanças das empresas. O grande diferencial no estoque moderno em sua administração são os programas informatizados, que facilitam o trabalho no controle em seu almoxarifado.

O controle de estoque é um trabalho muito importante para qualquer empresa, pois está ligado diretamente aos gastos com investimento. Portanto, se muito for comprado terá um comprometimento com o capital de giro, e se comprar pouco pode comprometer futuras demandas. Entre as consequências que o descontrole de estoque pode ter, as mais frequentes e sérias são: aumento de custo e de despesas financeiras, ociosidade de recursos e redução da lucratividade.

Não cabe nesta pesquisa tratar como o vinho é produzido, ou melhor, elaborado, porém o controle do estoque vínico da inípcio em seu processo de transformação que é chamado de processo de amadurecimento.

Nesse momento, o enólogo (responsável pela elaboração do vinho), separa os vinhos pela sua potencialidade, sabendo qual a quantidade que poderá ser comercializada naquele ano e a quantidade que pode ser guardada em lugares específicos, para nos anos posteriores obter um vinho melhor e com um preço mais agradável para o empresário. Esse trabalho de controle na vinícola é relativamente fácil, pois sua venda é feita em cima da capacidade de produção que a vinícola tem naquele ano. Que pode variar de um ano pra outro.

O estoque mais complicado de se controlar é a das distribuidoras, pois os vinhos europeus demoram em média 5 (cinco) meses para chegar em suas lojas, ao se contar com a viagem e as burocracias para liberação. Com isso as distribuidoras recifence ficam em constante perigo de falta, principalmente se houver uma sazonalidade imprevista.

O nivelamento do estoque determina a condição ideal do fluxo financeiro do mesmo. Esse fator é obtido sempre que o administrador mantém um estoque mínimo, sempre com a quantidade suficiente para manter um fluxo de produção da encomenda em equilíbrio com o fluxo de consumo.

Dentro de uma conjuntura econômica adversa, é necessário que o gerente de materiais prepare-se de tal forma adequada, que fique capacitado a responder às novas exigências de mercado, às variações dos preços de venda de seus produtos acabados e dos preços de matéria-prima. (DIAS, 2005, p. 21).

De acordo com (DIAS,2005) As deficiências do controle de estoque normalmente são mostradas por reclamações contra sintomas específicos e não por críticas diretas a todo o sistema. Alguns desses sintomas encontrados normalmente são:

- a) periódicas e grandes dilatações dos prazos de entrega para os produtos acabados e dos tempos de reposição para matéria-prima;
- b) quantidades maiores de estoque, enquanto a produção permanece constante;
- c) elevação do número de cancelamento de pedidos ou mesmo devoluções de produtos acabados;
- d) variação excessiva da quantidade a ser produzida;
- e) falta de espaço para armazenamento.

Pode-se perceber que a armazenagem não é algo fácil, na verdade requer alguns detalhes e cuidados, que o administrador do estoque deve ter para manter os produtos com condições de consumo e não perder sua qualidade e seus prazos de validade. É a parte da logística que tem como função o abastecimento, com técnicas bem definidas e apropriadas, envolvendo sua instalação, recebimento, estocagem e distribuição de materiais.

2.3.1 Estrutura de Armazenagem

Segundo Ballou (2005), existem quatro razões básicas para uma organização utilizar espaço físico de armazenagem:

- 1) reduzir custos de transporte e condução;
- 2) coordenar suprimento e demanda;
- 3) auxiliar o processo de produção;
- 4) auxiliar o processo de marketing.

Um fator de total importância na armazenagem é o layout, ou seja, a forma que o material vai ser organizado em um determinado espaço, garantindo um ótimo acesso, eficiência de mão de obra e a segurança do pessoal.

Ballou em seu livro "Logística Empresarial" (2011), destaca que o planejamento do arranjo geral é mais vantajoso quando realizado antes da construção do edifício. Concluindo que deve-se, ao realizar este tipo de projeto, levar em consideração alguns fatores como: (1) o comprimento requerido; (2) aspecto prático construtivo; e (3) a forma do terreno onde o edifício será erguido. Cada layout da armazenagem deve ser criteriosamente analisado, objetivando sempre contemplar filosofias básicas, como, Intensidade de uso, tamanho, característica do material e utilização do espaço.

2.4 INVENTÁRIO

Uma empresa, decididamente organizada em moldes, modernos, tem uma estrutura de Administração de materiais com políticas e procedimento claramente definidos. Assim uma das suas funções é a precisão nos registros de estoque. (DIAS, 2005, p. 182)

O que se pode entender é que um inventário é a realização de uma contagem para ter conhecimento da real situação do estoque, com as principais finalidades de balanço e auditoria.

Dias (2005) ainda fala que um bom planejamento e preparação para um inventario são imprescindíveis para a obtenção de bons resultados. Dessa forma, entende-se que alguns pontos devem ser providenciados, como:

- a) folhas de convocação e serviços, definindo os convocados, data, horários e locais de trabalhos;
- b) fornecimento de meios de registro de qualidade quantidade adequada para uma correta contagem;
- c) análise da arrumação física;
- d) método da tomada de inventário e treinamento;
- e) atualização e análise dos registros.

Em todo setor de almoxarife tem que haver uma atenção especial na parte que relaciona as compras com o estoque. Quando existe a necessidade de fazer as compras e se existe, é, porque o estoque está no ponto de ressurgimento. A empresa nessa hora tem que obedecer aos fatores de decisão para sua efetivação, que são a qualidade, quantidade, prazo e preço. Em relação aos vinhos podem-se destacar os tipos e o preço de cada garrafa adquirida pela empresa, como será visto mais adiante.

2.5 CUSTOS LOGÍSTICOS

Atualmente, quando uma empresa monta um departamento ou até terceiriza o mesmo, o que ela procura é o menor preço com uma maior eficiência, na logística isso não é diferente. No setor logístico existem algumas formas que agregam valor aos bens

e produtos de uma empresa, como: maior redução no prazo de entrega, disponibilidade maior de produto e facilidade de colocação de pedidos. Este e outros fatores é o que determina o nível de serviços, porém, tudo que se faz para cumprir estas formas gera um custo na empresa. O administrador, que é responsável pela logística, é que deve analisar se é viável assumir determinado compromisso, para não ocorrer o perigo de esses custos serem altos e as empresas terminarem no prejuízo.

2.5.1 Elementos dos Custos Logísticos

Os custos logísticos são formados basicamente por alguns elementos distintos, são eles:

- **Processamento de Pedidos:** é o que tem o menor peso, porém deve ser incluído por fazer um *feedback*, determinando o serviço prestado.

Ele analisa todo o processo de pedido (ressurgimento) e vendas do produto;

- **Armazenagem:** os custos com armazenagem estão relacionados ao acondicionamento dos bens, depreciação de máquinas e qualquer outro elemento cujo custo aumente de acordo com a sua proporção;

- **Estocagem:** está ligado ao material em si, ou seja, está relacionado a quantidade de produto e o tempo que leva para ser usado;

- **Transporte:** é considerado o custo mais importante da logística, pois a empresa pode tanto ter esse serviço, como pode terceirizá-lo.

Esse custo pode ser dividido em duas partes principais que são:

Custos Diretos, por estarem relacionados diretamente aos gastos feitos com o transporte e, Custos Indiretos que estão relacionados diretamente com a função de produção, como por exemplo, a contabilidade, a venda, a finanças e as cobranças.

A distribuição é toda atividade da logística em que se trabalha com a transferência física dos produtos, ou seja, pode ser o caminho que esse produto percorre entre o produtor e seu cliente, como também divisão de transporte, localização de depósito, filiais, processamento de produtos e etc. Existe um grande interesse nos estudos relacionados a distribuição. De um lado, porque os clientes tendem a ser mais exigentes; de outro porque o sistema de distribuição bem organizado gera resultado, tanto de custo, como operacional, tornando a empresa mais competitiva.

2.6 TRANSPORTES

O transporte é o elemento mais importante do custo logístico na maioria das empresas. Ao comparar a economia de um país desenvolvido, e outro em desenvolvimento, pode-se observar que o transporte tem um alto nível de atividade na economia. É com um sistema de transporte aperfeiçoado que as empresas podem garantir uma economia na escala de produção e reduzir os preços das mercadorias. Pode-se destacar algumas formas de movimentação, como:

- Sistema de movimento aquaviário;
- Sistema de movimento ferroviário;
- Sistema de movimento rodoviário;
- Sistema de movimento aeroviário;
- Sistema de movimento dutoviário;

Os transportes são classificados de acordo com a modalidade em:

- Terrestre: rodoviário, ferroviário e dutoviário;
- Aquaviários: marítimo e hidroviário;
- Aéreo: aeroviário;

a) Rodoviário

Com a indústria automobilística que iniciou no Brasil na década de 1950 e as pavimentações, o transporte rodoviário cresceu expressivamente e hoje é o mais utilizado abrangendo todo o território nacional.

b) Ferroviário

Esse transporte não é tão ágil quanto o rodoviário no seu acesso à carga, pois elas tem que ser levada aos seus terminais ferroviários. Ele é mais usado para transportar carga de baixo valor agregado e grande quantidades, como produtos agrícolas e petróleo.

c) Dutoviário

É o transporte que usa a força da gravidade ou pressão mecânica para transportar. Ex: transporte de gases e transporte de petróleo bruto aos terminais portuário.

d) Marítimo

É o transporte mais utilizado no comércio internacional correspondendo a 90%. Através dos portos eles fazem um importante elo com os modais terrestre.

e) Hidroviário

Esse modal é subdividido em:

- Fluvial: é o transporte realizado em bacia e tem como objetivo o envio de produtos agrícolas, fertilizantes e derivados de petróleo.

- Lacustre: pode levar qualquer carga a exemplo do marítimo, porém não tem tanta importância no comércio nacional, por não haver tanto lago, em que esse tipo de transporte deva ser exercido.

f) Aéreo

Os fretes de transportes de cargas aéreas são de preços mais elevados, por isso são voltados para carga de alto valor agregado, pequenos volumes ou urgência na entrega.

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem o objetivo de pesquisar a qualidade do serviço no setor logístico, dando ênfase na sua organização focando a eficiência do recebimento e distribuição do produto. Por isso a abordagem é qualitativa e foi um estudo de campo.

Este trabalho foi desenvolvido numa empresa privada de médio porte. E destaca entre suas atividades a venda de vinhos europeus e americanos no Recife. enfocando nesta prática a necessidade de uma logística impecável, por se tratar de um produto que requer cuidados diferenciados, por ser delicado e apresentar um custo elevado. Fez parte deste estudo todo setor logístico da empresa, desde a realização do pedido até a venda para o consumidor final.

Foi solicitada uma visita à empresa de distribuição de vinhos estudada, no intuito de obter informações de como é feito todo procedimento logístico até chegar ao consumidor. Nesta pesquisa foram observados alguns aspectos como: a burocracia para obter o produto, a estrutura e as atividades desenvolvidas. A entrevista foi realizada com um dos diretores da empresa, que é responsável direto por seu setor logístico. Foi aplicada uma entrevista com seis perguntas abertas, no intuito de obter informações de uma forma ampla da logística e estrutura geral da empresa. Entre todas as atividades que a logística têm, nesta pesquisa foi acompanhada o setor de armazenagem, que é a parte que requer muito cuidado em sua organização, para que a empresa possa desempenhar uma distribuição mais eficiente.

4 ACOMPANHAMENTO DAS ATIVIDADES DA DISTRIBUIDORA

Na pesquisa de campo aprendeu-se um pouco como é feito o processo logístico da empresa em estudo, desde o pedido até o armazenamento do vinho em seu esto-

que. Tudo começa com o contato com os vinicultores, que nesse caso são os fornecedores. Fechadas todas as negociações de compra, a empresa vai se preocupar com a parte burocrática do negócio.

A distribuidora solicita ao seu cliente a fatura do pedido, pois só com esse documento é que se pode adquirir o MAPA (código que um importador tem para gerir acordos internacionais), logo após da entrada no Sistema de Importação e Exportação (SISCOMEX).

Com os SISCOMEX em mãos a empresa pode dar entrada na licença de importação (LI), esta licença dura um pouco mais de 30 dias para sair. Quando é solicitado a LI, é retirada uma amostra de cada lote de vinho para análise que dura em média 20 dias e se aprovado, a distribuidora poderá levar o vinho para Recife. A distribuidora, nesse momento, terceiriza o transporte, que é feito por uma transportadora especializada em locomoção intercontinental de bebidas.

Essa empresa tem a responsabilidade de receber os vinhos na vinícola, carregar os contêiner e fazer o transporte até o porto em Pernambuco. Processo que demora 20 dias, em média. Ao chegar ao porto ele é aberto pelos funcionários do porto, é feito a desova onde é retirado um litro por tipo de vinho para análise. Esta análise demora em torno de 30 dias para ser concluída, depois é feito a contagem dos vinhos para conflitar com as notas. Liberado os vinhos fica em poder do distribuidor/comprador em Recife, onde carrega os caminhões de forma minuciosa.

Todo o processo até chegar a Pernambuco e ser liberado foi de 5 meses, em média. A armazenagem é feita através da WMS que são ruas, onde os vinhos de maiores saídas ficam nas primeiras ruas e posteriormente ficam os de menor saída. Quando é feito os pedidos de novos vinhos, quando chegam já têm o seu endereçamento, pois os pedidos são feitos por base ou média de estoque mínimo.

Os vinhos são guardados nas caixas de papelão que vieram desde sua vinícola e só são retirados na hora da sua venda, ou seja, para o processo de distribuição para o cliente final. Estes vinhos são separados por notas de pedidos e carregados em caminhões que por sua vez são separados por rotas de entrega. Estas rotas são controladas por GPS, que possibilita ao gerente de tráfego uma melhor supervisão de tempo e consumo de combustível.

Ao voltar com o caminhão vazio, o entregador tem que dar baixa nos canhotos, no setor financeiro, para comprovação de que foram realizadas todas as entregas. Só haverá a autorização de um novo carregamento do caminhão quando o sistema mostrar que foi dada baixa na entrega.

Mensalmente é feita uma conferência para inventariar os vinhos, onde, por um sorteio, são escolhidos três funcionários para realizar a contagem e se houver divergência um gerente ou o diretor fará a contagem pessoalmente por meio de pistolagem.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao término desta pesquisa foi possível fazer algumas considerações importantes a respeito da logística de vinhos no Recife e região metropolitana, de acordos com os documentos adquiridos e com o conhecimento de campo, como também os teóricos da pesquisa.

A empresa que forneceu o suporte para esta pesquisa mostrou sua total preocupação com o bem do produto estudado, passando qual a melhor forma de procedência com a logística do vinho. Vejam-se algumas considerações importantes feitas durante o estudo:

- A logística no Recife já esta sendo utilizada como um diferencial na corrida para fidelizar seus clientes, porém ainda tem-se que encarar que falta muito para que se chegue a uma logística de primeiro mundo, principalmente devido às questões burocráticas, às vias com falta de manutenção e à má sinalização das mesmas;

• Outro ponto é o foco nas especializações, pois não se tem profissionais suficientes na área. Na pesquisa de campo, foi constatado que em alguns setores os subordinados não sabiam exatamente o que estavam fazendo, eles só sabiam que tinham que fazer. Contudo, viu-se que o setor está se mobilizando de forma acelerada para este segmento mudar, tendo como estímulo a própria questão geográfica que favorece o estado.

Em relação aos objetivos propostos, fizeram-se as seguintes considerações:

Conhece-se como é feito o transporte de vinhos Europeu até chegar ao Recife, e viu-se que é um processo demorado devido à distância e à burocracia, porém seguro, uma vez que seu armazenamento e transporte são feitos por firma especializada, e o produto antes e depois do transporte sempre é periciado por meio de exames laboratoriais.

Por fim, para responder à hipótese, onde se entende que seria mais viável se o produto (vinho), ao sair do produtor, até chegar ao consumidor deveria estar com a sua temperatura adequada para consumo. Sabendo que dessa forma a vida útil do produto seria maior. Vi-se que não se estava correto, pois os vinhos quando estão nas vinícolas europeias já possuem a temperatura para consumo, geralmente por se tratar do seu clima natural da região.

Ao ser encaixotado (processo que não demora a ser feito depois do vinho pronto), já não se encontra na temperatura adequada para uso, e esta temperatura não passa por grandes oscilações bruscas, com isso o vinho não sofrerá nenhuma alteração na sua qualidade. Como este procedimento de manter a temperatura requer um custo muito alto e para manter a qualidade o consumidor não teria que manter essa temperatura. Para as empresas não é viável adotar este processo.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Ricardo. Posição geográfica favorece vocação. Recife: **Jornal do Comércio**, 2012. Disponível em: <www.intellog.net>. Acesso em: 22 maio 2012.

ANDRADE, Maria margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

BALHOU, Ronald H. **Logística Empresarial**: transporte, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 2011.

CAXITO, Fabiano (coord.). **Logística**: um enfoque prático. São Paulo: Saraiva, 2011.

CONSULTANT, Susan keevil; Consultoria Geoff Adms...[et al.]. Vinhos do Mundo Todo. **Guia Ilustrado Zahar**. 3. ed. São Paulo: ZAHAR, 2008.

DIAS, Marco Aurélio P. **Administração de Materiais**: uma abordagem logística. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GASNIER, Daniel Georges. **A dinâmica dos estoques**: guia prática para planejamento, gestão de materiais e logística. São Paulo: Imam, 2002.

SOANE, Mirela. Sommelier analisa consumo de vinhos em PE. Recife: **Blog algo Mais**, 2011. Disponível em: <revistaalgomais.com.br/blog>. Acesso em: 22 maio 2012.

Data do recebimento: 2 de outubro de 2013

Data da avaliação: 4 de outubro de 2013

Data de aceite: 15 de outubro de 2013

1. Graduando em Administração pela Faculdade Integrada de Pernambuco (FACIPE). E-mail: arnaldoct19@gmail.com
2. Doutoranda em Ensino das Ciências – UFRPE. Professora da Faculdade Integrada de Pernambuco (FACIPE). E-mail: ritapatricia.porto@hotmail.com
3. Especialista em Contabilidade e Controladoria (UFPE). E-mail: c-melo@ig.com.br