

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO, CIÊNCIAS CONTÁBEIS E CIÊNCIAS
ECONÔMICAS
CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS

JÉSSICA LUANA CHAVES LEMOS

**ANÁLISE DA GESTÃO PÚBLICA NOS PROGRAMAS RELACIONADOS À
LOGÍSTICA NO ESTADO DE GOIÁS**

GOIÂNIA

2016

Professor Dr. Orlando Afonso Valle do Amaral
Reitor Da Universidade Federa de Goiás

Prof. Dr. Luiz Mello de Almeida Neto
Pró-Reitor de Graduação da Universidade Federal de Goiás

Prof. Dr. Moisés Ferreira da Cunha
Diretor da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade

Prof. Dr. Júlio Orestes da Silva
Coordenador do curso de Ciências Contábeis

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Lemos, Chaves, Jéssica Luana Chaves Lemos
ANALISE DA GESTAO PUBLICA NOS PROGRAMAS
RELACIONADOS A LOGISTICA NO ESTADO DE GOIAS [manuscrito]
/ Jéssica Luana Chaves Lemos Lemos, Chaves. - 2016.
55 f.

Orientador: Prof. Me. Johnny Jorge de Oliveira Oliveira de.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade
Federal de Goiás, Faculdade de Administração, Ciências Contábeis
e Ciências Econômicas (FACE), Ciências Contábeis, Goiânia, 2016.
Bibliografia.

Inclui gráfico, tabelas, lista de tabelas.

1. Logística. 2. Contabilidade . 3. Investimento. 4. Desempenho. I.
Oliveira de, Me. Johnny Jorge de Oliveira, orient. II. Título.

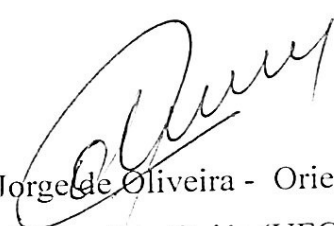
CDU 657

2016

JÉSSICA LUANA CHAVES LEMOS

**ANÁLISE DA GESTÃO PÚBLICA NOS PROGRAMAS RELACIONADOS À
LOGÍSTICA NO ESTADO DE GOIÁS**

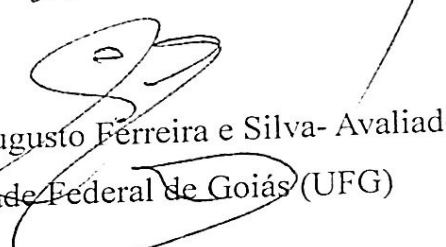
Trabalho de Conclusão de Curso submetido e defendido publicamente na Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Ciências Econômicas (Face) da Universidade Federal de Goiás (UFG) como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel em Ciências Contábeis, aprovado pela seguinte Comissão Examinadora:



Prof. Ms. Johnny Jorge de Oliveira - Orientador
Universidade Federal de Goiás (UFG)



Prof. Ms. Mac Davés - Avaliador
Universidade Federal de Goiás (UFG)



Prof. Ricardo Augusto Ferreira e Silva - Avaliador
Universidade Federal de Goiás (UFG)

JÉSSICA LUANA CHAVES LEMOS

**ANÁLISE DA GESTÃO PÚBLICA NOS PROGRAMAS RELACIONADOS À
LOGÍSTICA NO ESTADO DE GOIÁS**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Contábeis sob a orientação do Prof. Me. Johnny Jorge de Oliveira.

GOIÂNIA

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais, Ana Maria e Jesus de Araújo, os quais deixaram de possuir para investir em mim e em especial nos meus estudos, que hoje se materializa nesta obra. Sem a humildade de vida de vocês, a força e toda a dedicação para com seus filhos isso não seria possível.

AGRADECIMENTOS

Iniciarei esta parte do meu trabalho, da qual, para mim, constitui como a principal pois fundamenta momentos vividos não somente durante o curso de graduação mas também toda a minha vida. Pessoas que estiveram comigo em todos os momentos da faculdade, ou fora dela. Devo primeiro agradecer a Deus por toda a luz que proveu em meus caminhos, me dando sabedoria para lidar com todos os momentos passados neste curso. E então agradecer aqueles que foram guiados por Deus na minha criação, as duas pessoas chaves consagradas da minha vida.

Mãe obrigada por tudo, por estar ao meu lado sempre e fazendo tudo o que era possível e impossível para me ver feliz e realizada, por tudo que passou, sempre colocando os filhos em primeiro plano, por deixar de ser sua e ser dos seus filhos. Pai obrigado por abrir mão de muitas coisas que o senhor gostaria para poder fornecer o melhor estudo para mim e para meu irmão, a oportunidade que o senhor não teve na vida e que concedeu a nós, tive o prazer e a missão de concluí-la em uma ótima Universidade. Juntos vocês dois foram os principais provedores desta vitória, e sem vocês nada disso seria realidade, eu amo vocês.

Agradecer a meu irmão João Paulo que no dia da minha aprovação na UFG ficou mais feliz do que eu mesma, sei que por mais que não me diga, o fato de eu ter o privilégio de estudar aqui na Universidade Federal de Goiás me fez ser um motivo de orgulho, você também é o orgulho da mana. Obrigada por assumir tanta responsabilidade aquém de suas obrigações de irmão e não me sobrecarregar, este mérito também é seu. Agradecer a minha cunhada Lídia Daiane por todo o carinho, dedicação e amizade.

Quero agradecer ao meu namorado Weldon Paulo, fruto da UFG, obrigada por toda a paciência que teve e que tem comigo, toda a sua dedicação e tranquilidade em saber lidar com meus momentos de estresse, tanto na feitoria deste trabalho quanto em minha vida acadêmica. Sua experiência e voz paterna me ajudaram muito a amadurecer e a conquistar meus objetivos, até aqueles que eu mesma considerava-os como impossíveis.

Agradecimento especial às minhas tias, Yva e Jucelina, e para minha prima Cinthya mesmo não nos vendo com tanta frequência sei o quanto torceram e se preocuparam comigo durante todo este tempo de faculdade, vocês são peças fundamentais em minha vida.

Para finalizar com chave de ouro, quero agradecer aos meus dois presentes dados pela UFG, Pedro Henrique Dona e Ceres Elisa, a amizade e a parceria de vocês levarei por toda a minha vida. Dentre todas as amigas que tive o prazer de conquistar durante o período universitário, a de vocês se destacam pois é eterna, é cúmplice e é verdadeira. Agradecer a vocês por todos os momentos de sufoco que estiveram ao meu lado, tanto presenciaram quanto

também sofreram junto comigo em diversos momentos, por todos os momentos de alegria, de dedicação, por tudo. Posso afirmar com toda a certeza que, sem vocês este curso não teria sido o mesmo. Obrigado por tudo.

“Não existe triunfo sem perda, não há vitória sem sofrimento, não há liberdade sem sacrifício”. (Tolkien, J.R.R)

RESUMO

A logística é conceituada geralmente como a parte da empresa relacionada ao controle do fluxo materiais para a produção e seu devido escoamento, sendo utilizada pelas empresas como uma ferramenta capaz de integrar suas etapas da cadeia produtiva, eficaz na diminuição de custos e do tempo necessário para levar seus produtos aos consumidores. Infelizmente no Brasil o modal mais utilizado pelas empresas para o transporte é o rodoviário, sendo responsável por pelo menos 60% da movimentação dos produtos. Porém esta importante ferramenta operacional não se restringe ao âmbito empresarial, sendo também utilizada pelo Setor Público para o melhoramento da qualidade de vida da população, por meio da otimização da infraestrutura. Dada a sua relevância para ambos os casos, faz-se necessário um bom desempenho do Setor Público no que se refere aos investimentos em logística, tanto para fornecer melhores condições e menor período para o transporte de mercadorias, como também para uma melhor condição de trafego e qualidade de vida da população. A partir desta ponto este trabalho se propôs a analisar a Gestão Pública do Governo do Estado de Goiás no que se refere aos Programas relacionados à Logística, por meio do último PPA vigente (2012-2015) a partir do seu planejamento e execução, afim de concluir se o Governo do Estado de Goiás pode ser considerado eficiente na execução destes programas. Para isto foi necessário o tabelamento e análise gráfica dos Programas para a análise do planejamento *versus* execução e a aplicação do Índice de Desempenho do Planejamento na dimensão Programa afim de analisar a eficiência e a efetividade dos investimentos, e a qualidade do planejamento para estes. Através de todas as análises foi possível concluir que a Gestão Pública do Governo do Estado de Goiás não pode ser considerada eficiente nos programas relacionados à logística no que tange o último PPA (2012-2015).

Palavras-Chaves: Logística. Transporte. Desempenho.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Nome da ação Programa Rodovida	36
Quadro 2: Nome da ação Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis.....	37
Quadro 3: Nome da ação Programa Goiás Pavimentado	37
Quadro 4 Peso das ações por Programa	38
Quadro 5: Peso das ações por Programa	39
Quadro 6: Ieficácia Programa Rodovida	40
Quadro 7: Ieficácia Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	41
Quadro 8: Ieficácia Programa Goiás Pavimentado	41
Quadro 9: Ieficácia Programa Aeroportuário	41
Quadro 10: %PIeficácia Total.....	42
Quadro 11: TEFIN PROGRAMA RODOVIDA	43
Quadro 12: TEFIN Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	43
Quadro 13: TEFIN Programa Goiás Pavimentado	44
Quadro 14: TEFIN Programa Goiás Pavimentado	44
Quadro 15: %PTefin Total.....	45
Quadro 16: Ieficiência Programa Rodovida	45
Quadro 17: Ieficiência Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	46
Quadro 18: Ieficiência Programa Goiás Pavimentado	46
Quadro 19: Ieficiência Programa Aeroportuário	46
Quadro 20: %PIEeficiência Total	47
Quadro 21: Valor IDP-P anual	47

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Programas com baixo/nulo investimento	27
Tabela 2: Tabela 2Execução Orçamentária PDRA	28
Tabela 4: Execução Orçamentária Programa Goiás Pavimentado	32
Tabela 5: Execução Orçamentária Programa Aeroportuário	34
Tabela 6: Índice TEFIS Programa Rodovida.....	36
Tabela 7: Índice TEFIS Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	36
Tabela 8 Índice TEFIS Programa Goiás Pavimentado.....	37
Tabela 9: Nome da ação Programa Goiás Pavimentado	38

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráfico 1: Execução Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	28
Gráfico 2: Execução Orçamentária Programa Rodovia	31
Gráfico 3: Execução Goiás Pavimentado.....	32
Gráfico 4: Execução Programa Aeroportuário	35

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
1.1	RELEVÂNCIA	16
1.2	PROBLEMA DE PESQUISA	16
1.3	OBJETIVOS	16
1.3.1	OBJETIVO GERAL	16
1.3.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	16
2	REFERENCIAL TEÓRICO	17
2.1	ORIGEM E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA LOGÍSTICA	17
2.2	CONCEITO DE LOGÍSTICA	18
2.3	POLÍTICAS PÚBLICAS	19
2.4	A RESPONSABILIDADE DO SETOR PÚBLICO EM TERMOS DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA	19
2.5	AVALIAÇÃO DE PROGRAMAS PÚBLICOS E OS PRINCÍPIOS DA EFICIÊNCIA, EFICÁCIA, EFETIVIDADE E ECONOMICIDADE	20
2.6	INDICADORES DE DESEMPENHO	22
3	METODOLOGIA DE PESQUISA	24
4	ANÁLISE DE DADOS	26
4.1	Análise dos Programas Relacionados à Logística	27
4.1.1	Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	27
4.1.2	Programa Rodovida	29
4.1.3	Programa Goiás Pavimentado	31
4.1.4	Programa Aeroportuário	33
4.2	Índice do Desempenho do Planejamento (IDP)	35
4.2.1	Apresentação das Ações dos Programas	35
4.2.2	Apresentação do Peso por Ação:	38
4.2.3	Cálculo do IDP P (Índice de Desempenho do Planejamento – Padrão)	40
5	CONCLUSÃO	49
6	REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO	51

1 INTRODUÇÃO

A logística é conceituada por Baglin (1990) como sendo parte da empresa relacionada ao escoamento da produção, além do controle do fluxo de materiais necessários para que esta possa ocorrer, sendo utilizada pelas empresas como uma ferramenta capaz de integrar suas variadas etapas da cadeia produtiva, eficaz na diminuição de custos e do tempo necessário para levar seus produtos aos consumidores.

Levando em consideração o aumento da distância entre os centro de consumo e o centro de produção, a globalização força um aprimoramento dessa ferramenta como forma de manter a competitividade das empresas (BRAGA, 2013).

É comum abordar a importância desta ciência somente no que diz respeito à situação empresarial, porém logística vai muito, além disso. A organização de cidades deve obedecer a conceitos simples de fluxo de transporte e infraestrutura, para que haja maior qualidade de vida e eficiência com a operacionalidade das vias públicas, ou seja, a importância está além de questões empresariais e vai ao encontro da população. Por exemplo, a manutenção de vias públicas pode tornar a qualidade de vida melhor em determinada região e ao mesmo tempo reduzir custos operacionais de uma empresa, isto é, quando os conceitos são utilizados de forma eficiente pela administração pública, há ganhos na economia e no dia a dia da população.

Um erro muito comum entre as pessoas leigas em logística é confundir essa importante ferramenta com o processo de movimentação de materiais, ou seja, elas confundem com transporte. O transporte, na verdade, é uma importante atividade dentro da logística. Ele consiste basicamente na movimentação de mercadorias, não somente de uma região para outra, mas também dentro da empresa. O item transporte é fundamental para o funcionamento de qualquer empresa em qualquer parte de mundo. E mesmo que a empresa não use esse serviço de forma direta, ela o usa de forma indireta.

No quesito infraestrutura, a responsabilidade pela melhoria das vias é do poder público. Deste modo, é papel do Estado promover o aprimoramento dos meios de escoamento de cargas afim de alavancar a competitividade de todos os setores da economia. Este papel pode ser cumprido por meio de políticas públicas capazes de desenvolver e alcançar a eficiência, efetividade e a equidade precisa, fomentando o desenvolvimento e crescimento econômico (SOUZA, 2003).

1.1 RELEVÂNCIA

Dada a importância da logística, sua influência direta e participação na economia do Estado de Goiás, faz-se relevante a pesquisa para conhecimento dos indicadores de desempenho relacionados aos investimentos por parte do Governo.

1.2 PROBLEMA DE PESQUISA

O presente estudo tem o intuito de identificar os indicadores de desempenho relacionados aos investimentos do governo do Estado de Goiás em logística no período de 2012 a 2015, e para isso busca responder o problema: O desempenho na execução do planejamento da Gestão Pública do Estado de Goiás nos programas relacionados à logística é eficaz e eficiente? Procurar-se-á responder este questionamento através dos seguintes objetivos:

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 OBJETIVO GERAL

- Analisar o desempenho da gestão pública a partir dos PPA (plano plurianual) especificamente nos investimentos dos programas relacionados a logística no período de 2012 a 2015

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Descrever o indicador para medida da efetividade da atuação governamental relativo aos programas de logística.
- Avaliar os índices esperados ao longo do PPA no período de 2012 a 2015 relativo aos programas de logística.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 ORIGEM E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA LOGÍSTICA

Logística é uma palavra de origem grega, “Logistikos”, que significa cálculo e raciocínio (LOURENÇO, 2009). De acordo com Fleury (2003), a origem das atividades de logística tem o início simultâneo ao excesso de produção ocasionado pela produção em massa, onde os produtores realizavam trocas destes produtos excedentes, originando deste modo as funções básicas da logística: armazenagem, estocagem e transporte.

Em períodos anteriores a década de 1950, a logística permaneceu disseminada dentro das empresas, participando de suas operações, porém sob responsabilidade de setores que não eram especializados, como o setor de marketing e finanças (SANTOS; SANTOS; BERTO, 2009).

A logística moderna que temos conhecimento é o resultado de um longo processo de evolução que tem origem no militarismo americano, início na década de 1940, período da Segunda Guerra Mundial, pois havia a necessidade de movimentação de cargas em curto espaço de tempo, e neste contexto a logística se revelou como um instrumento de alta importância no planejamento e estratégia (DEMARIA, 2004).

Em meio as décadas de 1950 e 1970, foram desenvolvidos estudos e pesquisas em relação ao custo de transporte, gerado pela pressão de diminuir custos, minimizando à pressão por lucros, diretamente relacionado ao período de recessão pós Guerra, e adicionando a esse fato, um cenário econômico globalizado e avanços na tecnologia da informação. Todos estes constituem fatores que contribuíram para que as empresas captassem esta ferramenta de otimização estratégica, conhecida como logística, para incorporar às operações, diminuindo custos e aumentando sua eficiência em transporte de mercadorias (SANTOS; SANTOS; BERTO, 2009).

Segundo Araújo (2005), nos últimos tempos a logística tem sido fortemente utilizada por consequência do aumento da distância entre os centros de consumo em relação ao centro de produção. Tal realidade foi fomentada pela expansão dos centros urbanos, surgindo a necessidade da diminuição dos custos de transporte, e do aumento da competitividade dos fornecedores em relação ao escoamento e distribuição das cargas.

Atualmente a logística é utilizada pelas empresas como estratégia para integrar suas diversas etapas da cadeia produtiva, transcendendo a ideia única de transporte e armazenamento, para um conjunto de atividades que incluem o monitoramento de materiais, decisões estratégicas e desenvolvimento de projetos (BRAGA, 2013).

2.2 CONCEITO DE LOGÍSTICA

Ballou (2001) admite que o termo logística inclui todas aquelas atividades consideradas relevantes para que os bens e serviços estejam disponíveis aos consumidores no momento em que desejarem. De modo amplificado, Moura (1998) considera a logística como um sistema de distribuição de correlação mundial, constituído pela interligação entre as várias etapas que integram o processo produtivo. Composto este sistema além do transporte e movimentação, a embalagem e armazenagem do produto e a sua manipulação final.

A logística pode ser descrita como um conjunto de atividades relativas ao recebimento e compra, além do armazenamento, separação e transporte da matéria ao cliente (JACINTO, HEIL, SOUZA, RODRIGUES, 2008).

Baglin (1990) conceitua logística como sendo parte da empresa relacionada ao escoamento da produção além do controle do fluxo de materiais necessários para que possa ocorrer-la.

Para Viana (2002) a logística pode ser resumida como o conjunto de atividades capazes de levar o produto escolhido, no local determinado e no tempo previsto, ao menor custo, desde os elementos de base para produção, como matérias-primas até o fim da cadeia produtiva, o consumidor final.

A logística tem vários objetivos. Mas os principais são: garantir o fluxo de materiais; reduzir custos operacionais; otimizar recursos disponíveis; preservar a integridade física do produto até o destino; melhorar serviços.

A logística é a peça integrante do processo de gestão da cadeia de suprimentos, tendo como responsabilidades o planejamento e o controle da movimentação e armazenagem, seja o produto, matéria ou serviço, além de disponibilizar as informações referentes ao trânsito dos produtos, desde sua origem, até seu consumidor, atendendo de maneira eficiente e eficaz os anseios dos clientes (DI SERIO; SAMPAIO; PEREIRA, 2002).

Logo caracteriza como logística a ferramenta gerencial utilizada pela parte da empresa especializada na integração das etapas produtivas, fundamental desde a compra da matéria-prima para a fabricação, até a entrega do produto ao comprador, visando o aumento da competitividade da empresa, diminuindo custos, tempo de entrega do produto e aperfeiçoando o gerenciamento no fluxo de materiais.

2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS

Segundo Giacomoni (2010) o Estado tem o papel de exercer a atividade alocativa de benefícios quando o mercado por si não for eficiente. Deste modo, a capacidade de se autorregular do mercado seria interferida pelo Estado, mediante a aplicação de políticas públicas capazes de elevar a eficiência onde os mecanismos de ações privadas fossem falhas. Segundo Souza (2003), é papel do Estado formular políticas públicas capazes de cumprir as necessidades afim de corroborar com o desenvolvimento econômico e social da sociedade.

As políticas públicas podem ser definidas como sendo, o somatório das ações, metas e objetivos traçadas pelo Governo, afim de solucionar problemas e necessidades da população almejando seu bem estar (LOPES; AMARAL; CALDAS, 2008).

De acordo com Gelinski e Seibel (2008) políticas públicas são conjunto de ações governamentais direcionadas especificamente ao solucionamento de necessidades por parte da sociedade, sendo que estas ações podem ser divididas em sociais e econômicas. Conceitua-se ainda as ações governamentais como um ciclo político ordenado por uma formulação, implementação, acompanhamento e avaliação.

A definição de políticas públicas considerada por Peters (1986) *apud* Souza (2006) é descrita como o somatório de decisões públicas capazes de alterar a vida de seus cidadãos. Para Souza (2006) o termo políticas públicas é considerado como um campo de conhecimento, que visa colocar o Governo em ação, avaliando periodicamente estas ações e, se necessário, implantando mudanças nestas que corroborem para seu aprimoramento. Deste modo, de acordo com esta definição trazida por Souza (2006), pode-se definir, políticas públicas como um processo pelo qual os governos visam atingir seus propósitos por meio de programas e ações, afim de produzir resultados relevantes.

2.4 A RESPONSABILIDADE DO SETOR PÚBLICO EM TERMOS DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA

Para Souza (2003), a política pública constitui uma ferramenta governamental que tem como objetivo principal de desenvolver e alcançar a eficiência, efetividade e a equidade precisa, afim de fomentar o desenvolvimento e crescimento econômico do país. Por consequência, o Estado deve assumir o papel de provedor de infraestrutura necessária para o desenvolvimento da competitividade da empresa, ou do setor em questão. Neste sentido, um sistema logístico

eficiente e eficaz além de ter capacidade de reduzir custos, é um meio preciso que coloca o país em competição a mercado internacional (PONTES; CARMO & PORTO, 2009).

Rigolon e Piccinini (1997) apontam uma relação positiva entre investimento em infraestrutura e o crescimento da economia. Torres Filho e Puga (2007) colaboram afirmando com base em experiência internacional, que as variáveis de investimento e de crescimento econômico têm características de correlação, visto que quanto maior for o investimento em infraestrutura, maior será o crescimento econômico de dado país. No Brasil não é diferente, pois é de conhecimento a forte relação entre este tipo de investimento e o crescimento econômico.

O investimento público segundo Oreiro (2007), pode criar importante ciclo virtuoso de crescimento, pois este investimento induziria as empresas privadas também a aumentarem seus investimentos, canalizando suas poupanças que existem na economia, permitindo assim mais investimentos públicos e assim por diante. Deste modo, complementam Rigolon e Piccinini (1997) que uma estratégia eficiente para o estímulo de investimentos privados é o investimento em infraestrutura. Pois esse, para Hirschman (1958), é positivamente influenciado pelos gastos em infraestrutura e logística.

2.5 AVALIAÇÃO DE PROGRAMAS PÚBLICOS E OS PRINCÍPIOS DA EFICIÊNCIA, EFICÁCIA, EFETIVIDADE E ECONOMICIDADE

O termo avaliar significa atribuição de valor (FERREIRA, 1999). Porém, não há consenso acerca da definição de avaliação em relação a programas públicos, pois este conceito está envolto de uma série de interpretações e sua execução abrange vários executores, instituições e pessoas (ALA – HARJA & HELGASON, 2000). Mediante a este fato, os autores consideram brevemente a avaliação de políticas públicas como avaliar os resultados de determinado programa em consonância ao seu respectivo objetivo proposto (ALA – HARJA & HELGASON, 2000).

De acordo com Costa e Castanhar (2003) a avaliação de um programa público tem como finalidade a condução de executores, a favor da continuidade, correção e se necessária, a extinção de determinado programa ou ação. Thoenig (2000) admite que, o propósito de uma avaliação em termos de programas públicos é o fornecimento de informações para o alinhamento das ações que se sucedem.

Para a realização de avaliação dos programas, deve-se respeitar as medidas cabíveis de mensuração. Embora a mais conhecida delas seja a medida de eficiência, este critério não é o

único e tampouco o mais importante, logo, deve ser escolhido o melhor critério mediante os objetivos de avaliação, sendo este o método mais pertinente em relação ao programa (COSTA & CASTANHAR, 2003).

De acordo com a UNICEF (1990), dentre os critérios de avaliação de programas mais comuns se encontram os critérios de: eficiência, eficácia e impacto (ou efetividade). Porém, de forma ampliada, o Guia Referencial de Mensuração de Desempenho Aplicado ao Setor Público, elenca a partir do Modelo de Cadeia de Valor e dos 6Es do Desempenho, as dimensões de desempenho e as dimensões de esforço. Sendo considerada medidas de esforço: economicidade, execução e excelência; e as medidas de desempenho: eficácia, efetividade e eficiência. Por questões de objetividade, neste trabalho utilizaremos as medidas de eficácia, eficiência, efetividade e economicidade.

A eficácia é considerada a medida do nível de resultado dos objetivos que o programa atingiu (UNICEF, 1990). O critério da eficácia aplicado ao setor público, segundo Torres (2004) tem como meta, atingir os objetivos propostos às ações governamentais, independentemente dos meios necessários, o principal é o resultado.

O princípio da eficiência é citado na Emenda Constitucional nº19 em seu artigo 37: “*A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e **eficiência**...*”

O princípio da eficiência tem como pilar a transparência acerca dos meios traçados afim de se conseguir atingir os objetivos, sendo que a divulgação deste meio contém a maior prioridade no caso deste critério. Sendo de extrema necessidade a aplicação da melhor relação custo/benefício para o programa, ou seja, os melhores resultados das ações a um menor custo que seja possível. Deste modo, busca a racionalidade de gastos a partir dos valores recebidos dos contribuintes (TORRES, M. 2004). Para a UNICEF (1990) eficiência é um termo que remete a melhor relação custo/benefício para a execução de um programa.

De acordo com Castro (2006) a efetividade é um termo mais amplo e complexo se comparado a eficiência e eficácia. Segundo o autor, este abrange o conceito de eficácia, pois demonstra se o objetivo do programa foi atingido, e além deste ponto, determina se tal resultado trouxe benefícios e mudanças para a população. A efetividade tem como objetivo constatar as necessidades de tal programa a ser implantado pelo Governo, além de transparecer quais setores serão ou não os beneficiários por esta ação. (TORRES, M. 2004).

Por fim, o critério de economicidade, é conceituada de acordo com o Guia Referencial de Mensuração de Desempenho Aplicada no Setor Público, como sendo o critério relativo a obtenção e utilização de recurso que gere o menor encargo possível. Deste modo, constitui-se

o princípio da economicidade a eficiência orçamentária em relação a efetuação da despesa pública, e o conhecimento da execução da melhor relação custo/benefício para a execução da ação (OLIVEIRA, R. 1990).

2.6 INDICADORES DE DESEMPENHO

Os critérios de avaliação baseados na eficiência, eficácia, efetividade e economicidade são medidas indiretas de avaliação, pois se baseiam em resultados obtidos anteriormente para então serem calculadas, deste modo, além dos critérios de avaliação também é se faz necessário a identificação dos indicadores para serem utilizados como formas de mensuração (COSTA & CASTANHAR, 2003).

Podem ser citados como indicadores mais utilizados, por exemplo, os desenvolvidos por Schwartzman (1994), dos quais são elencados três tipos de indicadores: simples, desempenho e gerais. Os indicadores simples podem ser expressos de maneira absoluta (números), os indicadores de desempenho são por sua vez calculados por meio de comparação ou relação e por fim, os indicadores gerais são calculados ou formulados de maneira externa ao programa, por meio de especialistas ou por estatística. (COSTA & CASTANHAR, 2003 apud SCHWARTZMAN, 1994).

Após identificar os indicadores é necessário o estabelecimento dos padrões utilizados para referência de avaliação, podendo ser divididos em: absolutos, históricos, normativos, teóricos e negociados. Por conseguinte, de modo geral, uma avaliação de programas públicos leva em consideração inicialmente os critérios a serem auferidos, os indicadores que devem estar de acordo com os critérios previamente escolhidos para que assim se possa fazer de modo eficaz os julgamentos necessários com base nos padrões de desempenho estabelecidos (COSTA & CASTANHAR, 2003).

2.7 ÍNDICE DE DESEMPENHO DO PLANEJAMENTO (IDP)

Neste capítulo será tratado acerca do Índice de Desempenho do Planejamento (IDP) do qual será utilizado para a análise de dados posteriormente. Elaborado por Júnior (2008) em seu artigo intitulado por Índice de Desempenho do Planejamento (IDP): Uma Proposta de Avaliação

Orçamentária e Anual, este indicador tem como objetivo a análise quantitativa da materialização das metas esculpidas no PPA.

O Índice de Desempenho do Planejamento (IDP) foi construído com o intuito de suprir a imensa lacuna acerca da inexistência de ferramentas capazes de mensurar e avaliar o desempenho do Setor Público no que permeia a sua execução metas e ações que compõem seu plano (PPA), contribuindo assim no processo de planejamento e ampliando a eficiência, a eficácia e a efetividade do sistema (JUNIOR, 2008).

O IDP é constituído por um conjunto de doze percentuais dos quais revelam a proporção de ações e programas da Administração Pública que situam dentro do parâmetro coerente do planejamento a partir de critérios anteriormente determinados de eficiência, eficácia e efetividade.

O Índice de Desempenho do Planejamento é formado por três dimensões das quais correspondem aos principais elementos contidos no PPA, ações, programas e indicadores, formulados afim de refletir a eficiência, eficácia e efetividade alcançada em cada uma das dimensões.

A primeira dimensão, IDP-A, Índice de Desempenho do Planejamento dimensão Ação, tem como objetivo a verificação do desempenho da Administração Pública no que tange o planejamento e a execução das ações orçamentarias contidas no PPA. A segunda dimensão IDP-P, da qual tem como objetivo analisar o desempenho institucional de modo amplo dos programas estabelecidos no PPA, e pôr fim a terceira e última dimensão: a Dimensão Indicador (IDP-I), da qual tem como foco a demonstração do desempenho do planejamento no mapeamento e superação dos problemas dos quais justificam a existência de vários programas nos PPA.

Convergindo com os objetivos desta pesquisa de análise do Desempenho da Administração Pública por meio de investimento em Programas, manteremos o foco na segunda dimensão proposta, IDP-P, por ser mais conveniente a análise de dados seguinte.

O IDP-P é composto por três percentuais dos quais são calculados separadamente. O primeiro, %Ieficácia, do qual mede o percentual de programas com índice de eficácia. Este índice é composto pela média ponderada dos valores de Ieficácia encontrado para cada programa, sendo que, o Ieficácia calcula a média ponderada da execução física de cada ação do programa em análise, sendo composto pelo peso da ação multiplicado pela taxa de execução física (TEFIS). Este indicador, Ieficácia, é analisado da seguinte maneira: valores inferiores a um índice 1 representa uma taxa de execução física menor que a prevista no PPA, índice igual a 1 uma execução física igual a prevista no PPA e índice superior a 1 conclui uma execução física superior àquela prevista no PPA.

O segundo percentual que compõe do IDP-P é o %PTefin que representa o percentual de programas com taxa de execução financeira, onde a taxa de execução financeira é dada por Tefin, calculado a partir do percentual entre programação financeira do programa e sua execução, vide a liquidação do programa. O Tefin é analisado de modo que valores inferiores a 1 representam uma execução financeira inferior àquela prevista no PPA, valores com índices iguais a 1 representam uma execução financeira igual a prevista no PPA e valores superiores a 1 representam uma taxa de execução financeira superior àquela prevista para o programa no PPA.

O último percentual que compõe o IDP-P, o %PIeficiência, representa a relação percentual de programas com índice de eficiência, calculado a partir do Ieficiência. O Ieficiência é calculado a partir da divisão do índice de eficácia pela taxa de execução financeira, Tefin, e representa uma comparação da relação do insumo-produto entre o planejamento e a execução, portanto analisam a eficiência na alocação de custo do programa. Esta índice pode ser analisado da seguinte forma: valores inferiores a 1 representam um custo executado menor do que havia sido previsto no PPA, índices iguais a 1 representam um custo executado maior do que previsto para o programa no PPA e para índices superiores a 1 um custo de execução superior ao que havia sido previsto para o programa.

Dado os três percentuais apresentados, %PIeficácia, %PTefin e %PIeficiência, o Índice de Desempenho do Planejamento atribui o peso para cada um dos índices e pode ser representado pela seguinte fórmula:

$$IDP P = (\%PIeficácia * 0,4) + (\%PTefin * 0,3) + (\%PIeficiência * 0,3)$$

Da qual é analisada da seguinte maneira: o valor de 1 é atribuído a um índice de planejamento em estado ótimo, e o valor de 0 atribuído para um planejamento ruim, ou então, uma falta de planejamento eficaz.

3 METODOLOGIA DE PESQUISA

Trata-se de uma pesquisa descritiva, que segundo Gil (2008), é caracterizada pela descrição das variáveis e a devida identificação dos fatores que influenciam ou contribuem para a ocorrência ou modificação destas, estabelecendo deste modo suas relações. O delineamento da pesquisa se concentrará partir do levantamento em base de dados, com o intuito de conhecer

o comportamento das variáveis, verificando como base a eficácia e eficiência dos investimentos em programas relacionados à logística do Estado de Goiás

Sendo uma pesquisa bibliográfica, que para Oliveira (2007), toda pesquisa necessita de uma avaliação bibliográfica prévia para levantamento e fundamentação teórica. Esta pesquisa utilizará de textos, livros e artigos anteriormente publicados na área de análise para a sua devida fundamentação.

O método de pesquisa segundo Richardson (1989), compreende a escolha do procedimento sistemático para descrever e explicar os fenômenos estudados, deste modo, será adotada a estratégia de cunho quantitativo, a partir da coleta de dados relativos à investimentos de programas relacionados a logística, tanto em previsão, contido no PPA quanto em execução.

Os dados para análise dos investimentos relacionados a logística serão coletados no último Planos Plurianuais (PPA) vigente, deste modo, serão coletados os dados no PPA de 2012-2015 e para os dados de execução será utilizado o site Goiás Transparente para coleta de dados.

Primeiramente deve ser feita uma análise geral dos programas para uma análise ampla da quantia prevista no PPA e aquela executada pelo Governo. Para isto se utilizará de tabelas e gráficos para uma melhor demonstração dos dados elencados.

Ainda, este trabalho utilizará do modelo proposto por Júnior (2008) em seu trabalho intitulado por “Índice de Desempenho do Planejamento (IDP): Uma proposta de avaliação orçamentária e institucional”, será utilizada para mensuração da eficácia do Setor Público, mais precisamente do Governo do Estado de Goiás, para com o planejamento e a execução dos programas relacionados à logística no âmbito do último PPA vigente (2012-2015).

O IDP é voltado para a avaliação do planejamento e desempenho do Setor Público no que tange seu sistema orçamentário, sendo assim, tem como objetivo de auferir a capacidade de planejamento e da materialização das metas e ações previstas no PPA (Plano Plurianual) e na LOA (Lei Orçamentária Anual). O IDP portanto tem como capacidade de informar se as metas e resultados programados foram realmente alcançados.

Este trabalho utilizará da segunda dimensão proposta, o Índice de Desempenho do Planejamento com a Dimensão Programa (IDP-P) afim de analisar o desempenho do Governo do Estado de Goiás nos programas relativos à logística no âmbito do último PPA vigente (2012-2015).

4 ANÁLISE DE DADOS

Para a coleta de dados, este trabalho utilizou de duas fontes informacionais importantes, o Programa Plurianual (2012-2015) disponível no site da Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento e os dados relativos a execução dos programas, no site Goiás Transparente no qual disponibiliza um acompanhamento dos programas e ações do Governo do Estado de Goiás.

A população de dados do trabalho consiste nos programas relacionados à logística compreendidos no PPA 2012-2015, sendo estes: Programa de Desenvolvimento da Região Anápolis, Programa Aeroportuário, Programa Corredores de Transporte, Programa Primeiro Caminho, Programa Melhoramento e Gerenciamento da Malha Rodoviária Estadual, Programa Goiás Pavimentado e Programa Rodovida. A seguir tabela que demonstra o total previsto no PPA (2012-2015) e o peso destes programas no total a ser investido pelo Governo no âmbito da logística:

Quadro 1: Peso do Programa

Nome do Programa	Total Previsto PPA	Peso do Programa
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	136.890.000,00	3%
Programa Corredores de Transporte	341.450.000,00	7%
Programa Aeroportuário	93.246.000,00	2%
Programa Goiás Pavimentado	3.558.123.000,00	71%
Programa Melhoramento e Gerenciamento da Malha Rodoviária Estadual	1.000.000,00	0%
Programa Primeiro Caminho	11.214.000,00	0%
Programa Rodovida	854.221.000,00	17%
Total	4.996.144.000,00	100%

A partir do acompanhamento dos programas e ações do Governo do Estado os programas estipulados pelo PPA 2012-2015 que obtiveram nulo ou quase nulo percentual de empenho nos períodos decorrentes não foram excluídos da amostra, porém não integram as análises gráficas e de tabelas, dos quais estes programas compreendem: o Programa Corredores de Transporte, Programa Melhoramento e Gerenciamento da Malha Rodoviária Estadual e o Programa Primeiro Caminho.

Assim como segue em análise na tabela, afim de facilitar o entendimento, na coluna de Programa foram atribuídos números em ordem crescente acrescidos de P (p maiúsculo). O Programa Corredores de Transporte é representado por P1, o Programa Melhoramento e Gerenciamento da Malha Rodoviária é representado por P2 e o Programa Primeiro Caminho representado por P3.

A tabela demonstra que dos três programas, o único do qual recebeu destino de verbas, ainda que pequeno, foi o Programa de Melhoramento e Gerenciamento da Malha Rodoviária

(P1), enquanto os outros Programas, (P2 e P3), permaneceram com percentual de empenho nulo, o que fundamenta a não explicitação destes em análises gráficas e por meio de tabelas, porém, participam da amostra.

Tabela 1: Programas com baixo/nulo investimento

Programa	2012		2013		2014		2015	
	Empenho	%EMP	Empenho	%EMP	Empenho	%EMP	Empenho	%EMP
P1	94.129,09	0,15%	12.540,00	0,02%	106.736,77	0,11%	67,68	0,00006%
P2	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
P3	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%

Deste modo, a amostra consiste em sete programas mas que por ora se utilizará nos dados referentes a execução dos programas: Programa de Desenvolvimento da Região Anápolis, Programa Aeroportuário, Programa Goiás Pavimentado e Programa Rodovida, sendo utilizados para o devido tabelamento e formação gráfica assim como a utilização do PPA deste período.

4.1 Análise dos Programas Relacionados à Logística

4.1.1 Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis

O Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis tem como objetivo apoiar projetos e ações políticas e técnicas para a implementação de infraestrutura voltada para o desenvolvimento da Região de Anápolis. O programa é considerado de fundamental importância devido sua capacidade de intensificar a competitividade das cadeias produtivas goianas, nas suas integrações logísticas e de distribuição com os eixos de transportes nacional e internacional.

Dentre as ações que cabem a este programa pode-se citar como principais:

- a ação 1170 apoio a implantação da plataforma logística de Goiás, em Anápolis;
- ação 1131 apoio a implantação do aeroporto industrial de Anápolis;
- ação 2352 articulação para implantação da zona de processamento à exportação – ZPE;
- ação 2374 apoio a construção de centro de convenções, cultura e agropecuário em Anápolis;

- ação 1214 construção do anel viário (contorno) do distrito agroindustrial de Anápolis.

O Governo do Estado de Goiás ao lançar o Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis o intitulou como de grande importância ao desenvolvimento socioeconômico para o Estado (PPA 2012-2015). Na ação 1170 (apoio a implantação da plataforma logística de Goiás em Anápolis) competente ao programa em questão, identifica-se tal importância relativa a este.

A Plataforma de Logística Multimodal de Goiás tem como objetivo promover com maior agilidade, eficiência e menor custo a movimentação de materiais, produtos e prestação de serviços. Dentre as cargas a serem movimentadas podem ser classificadas em três grandes grupos: primeiro a carga geral também conhecida como carga seca, formada por mercadorias embaladas, como sacarias, engradados e caixas; segundo a carga a granel, podendo ser sólido, mineral ou agrícola, como grãos e minérios e granéis gasosos como o caso do GLP; a terceira, carga frigorífica (SEGPLAN 2013).

Tabela 2: Tabela 2 Execução Orçamentária PDRA

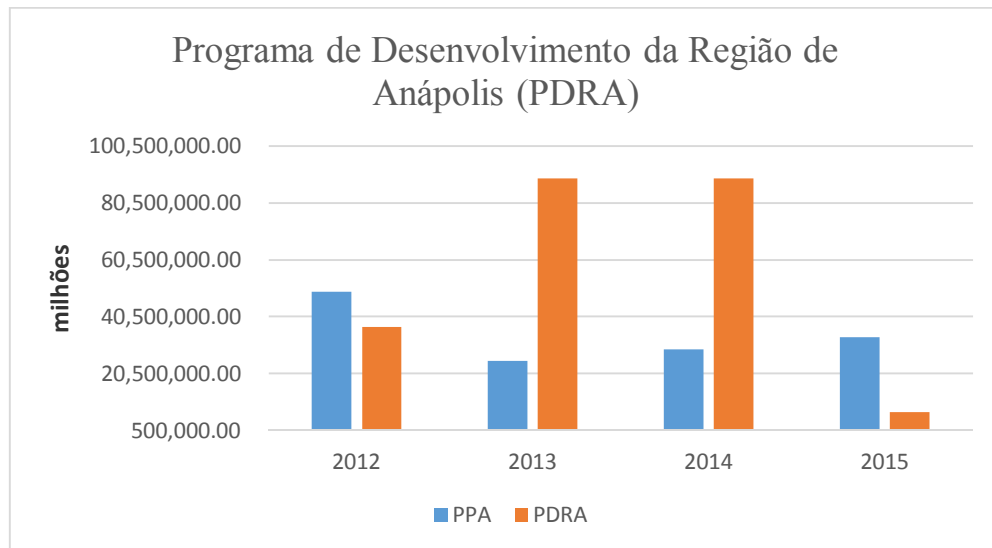
PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE ANÁPOLIS (PDRA)					
		Execução Orçamentária			
Exercício	Valores Referentes	Empenhado	Liquidado	%Empenhado	%Liquidado
2012	49.395.000,00	36.911.360,99	36.911.360,99	75%	100,0%
2013	24.968.000,00	89.184.316,47	89.184.316,47	357%	100,0%
2014	29.128.000,00	89.221.519,63	89.221.519,63	306%	100,00%
2015	33.399.000,00	27.615.225,28	7.031.692,94	83%	25,5%

Fonte: Goiás Transparente (Banco de Dados de Acompanhamento dos Programas e Ações do Governo) e PPA 2012-2015.

- (1) Empenho: Valores relativos ao empenho do programa no exercício. Fonte: Goiás Transparente.
- (2) Liquidação: Valores relativos à liquidação do programa no exercício. Fonte: Goiás Transparente.
- (3) %Empenho: Valores relativos ao empenho do programa / valores constantes no PPA.
- (3) %Liquidação: Valores relativos à liquidação / valores relativos ao empenho.

Em análise aos dados elencados é perceptível o aumento na quantia empenhada em comparação ao previsto no PPA do período, principalmente no ano de 2013 quando %empenho chega a 357% daquela prevista no Plano Plurianual, deste valor 100% (liquidado) foi entregue para a população. Segue análise gráfica do período em relação ao Saldo da Balança Comercial do Estado de Goiás:

Gráfico 1 Execução Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis



- (1) PPA 2012-2015 Disponível em: Goiás Transparente (Banco de Dados de Acompanhamento dos Programas e Ações do Governo)
- (2) PDRA: Valores relativos à liquidação do programa no exercício. Fonte: Goiás Transparente.

Os valores referentes ao Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis foram relativos a liquidação do programa, devido este valor representar a quantia entregue e em uso pela população.

4.1.2 Programa Rodovia

O Programa Rodovia tem como objetivo propiciar a manutenção integrada da malha pavimentada e não pavimentada, bem como outros tipos de serviços rodoviários como a sinalização, na implantação, renovação e reparos de placas e sinalização horizontal, com a pintura de faixas no pavimento, bem como implantação e reparos em defensas metálicas e de concreto. O público alvo do programa são todos os usuários de transporte rodoviário estadual com um eixo estratégico de revitalização e ampliação da infraestrutura, apresentando um macro objetivo de desenvolvimento econômico (PPA 2012-2015).

Dentre as ações deste programa destaca-se como principal a ação 2392, que prevê a conservação, manutenção e sinalização das rodovias pavimentadas e não pavimentadas e suas pontes. De acordo com dados obtidos pela AGETOP (2016), a partir deste programa foram pavimentados até o ano de 2014 1,7 mil quilômetros de rodovias além de vários viadutos que ligam a capital a cidades do interior, desta forma, o Programa Rodovia constitui o maior investimento na malha viária do Estado de Goiás.

As obras deste programa contribuem para o melhoramento dos índices de desenvolvimento econômico do Estado, pois facilitam o escoamento da produção, o intercâmbio entre mercadorias e o crescimento das sedes municipais (AGETOP, 2016). Levando em consideração que o transporte rodoviário é o principal meio de transporte de cargas do Brasil, investimentos nesta área acarretará diminuição de custo e aumento na competitividade das empresas (REIS, 2011).

De acordo com a Secretaria da Indústria e do Comércio (2012), o Programa Rodovida gera um impacto direto na economia do Estado de Goiás, desde o crescimento de indústria, comércio e serviço, assim como no crescimento das exportações e em todos os aspectos do setor produtivo do Estado. Ainda para a Secretaria da Indústria e do Comércio, a melhoria na infraestrutura das estradas terá como resultado direto na competitividade e mobilidade dos diversos setores econômicos, fazendo dos produtos goianos cada vez mais competitivos.

A Secretaria de Indústria e Comércio (2012) afirma ainda que, em termos de Balança Comercial a expectativa é de números recordes para o fechamento dos períodos seguintes (2012 a diante) e que os resultados apontados na Balança Comercial apresentam reflexo na vida de toda a população pois todas as riquezas geradas e exportadas beneficiam em termos de consumo interno, melhorando e ampliando na produção e conquista de novos mercados.

Destacamos que para a Secretaria de Agricultura, o Programa Rodovida é vital para o Agronegócio goiano, sendo o Programa extremamente necessário para o escoamento da safra, transporte de insumos e segurança no trânsito das estradas. Para a Agrodefesa, o Programa Rodovida é de fundamental importância para o Estado, devido ao alto crescimento da agropecuária de Goiás tornando necessário vias adequadas para o escoamento da produção com maior tranquilidade, segurança e economia, melhorando assim a eficiência do setor produtivo em Goiás. Segue tabela de análise dos dados relativos ao PPA 2012-2015 e a execução do programa disponível no site de transparência do Estado:

Tabela 3: Execução Orçamentária Programa Rodovida

PROGRAMA RODOVIDA					
		Execução Orçamentária			
Exercício	Valores Referentes	Empenhado	Liquidado	%Empenhado	%Liquidado
2012	196.380.000,00	347.368.089,06	346.468.857,81	177%	99,7%
2013	204.347.000,00	1.035.605.888,04	1.033.459.260,68	507%	99,8%
2014	221.214.000,00	1.438.704.873,40	1.438.704.748,45	650%	100,00%
2015	232.280.000,00	579.828.304,10	544.340.703,96	250%	93,9%

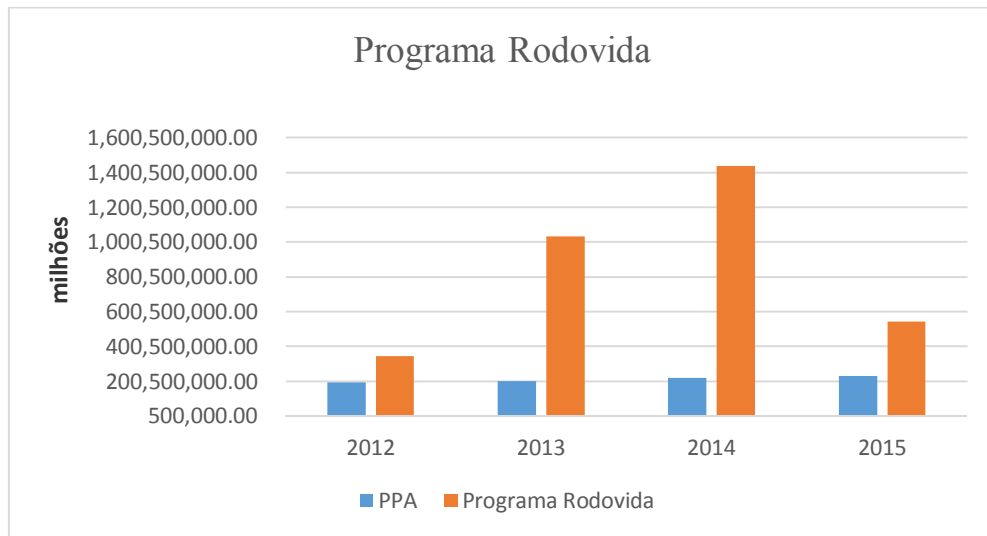
Fonte: Goiás Transparente (Banco de Dados de Acompanhamento dos Programas e Ações do Governo) e PPA 2012-2015.

- (1) Empenho: Valores relativos ao empenho do programa no exercício. Fonte: Goiás Transparente.
- (2) Liquidação: Valores relativos à liquidação do programa no exercício. Fonte: Goiás Transparente.
- (3) %Empenho: Valores relativos ao empenho do programa / valores constantes no PPA.

(3) %Liquidação: Valores relativos à liquidação / valores relativos ao empenho.

Em análise referente a sua execução orçamentária, o aumento crescente do valor previsto no PPA ao valor executado, principalmente no ano de 2014 quando o %empenho chega a mais de 1500% infere a representatividade e importância do programa ao Governo do Estado. Segue a análise gráfica do programa:

Gráfico 2 Execução Orçamentária Programa Rodovia



(1) PPA 2012-2015 Disponível em: Goiás Transparente (Banco de Dados de Acompanhamento dos Programas e Ações do Governo)

(2) Rodovia: Valores relativos à liquidação do programa no exercício. Fonte: Goiás Transparente.

4.1.3 Programa Goiás Pavimentado

O Programa Goiás Pavimentado tem como objetivo promover a expansão e a manutenção da malha rodoviária estadual, a partir de técnicas e procedimentos que otimizarão a vida útil da obra de pavimentação asfáltica, tornando o fluxo de transporte eficiente e seguro, incrementando a competitividade de Goiás. Deste modo o Programa Goiás Pavimentado tem como objetivo executar pavimentação das rodovias e seus acessos, duplicar e melhorar as rodovias radiais, obras de artes especiais (pontes), restauração e reabilitação. Concerne o público alvo do Programa todos os usuários de transporte rodoviário do Estado, sendo o eixo

estratégico deste a revitalização e ampliação da infraestrutura, e apresenta um macro objetivo de desenvolvimento econômico.

O modal rodoviário é o mais utilizado no Brasil, somando mais de 60% da movimentação das cargas, e sua eficácia depende diretamente do processo de manutenção e ampliação nas estradas de rodagem. Caso não seja efetuado, o processo impedirá o escoamento de cargas de maneira eficaz e rápida prejudicando o desenvolvimento econômico (Rodrigues & Colemenero, 2009). De acordo com a Agetop, uma rodovia conservada deixa o transporte mais barato, agiliza o escoamento de produção, agregando desta forma maior valor a esta.

Tabela 3: Execução Orçamentária Programa Goiás Pavimentado

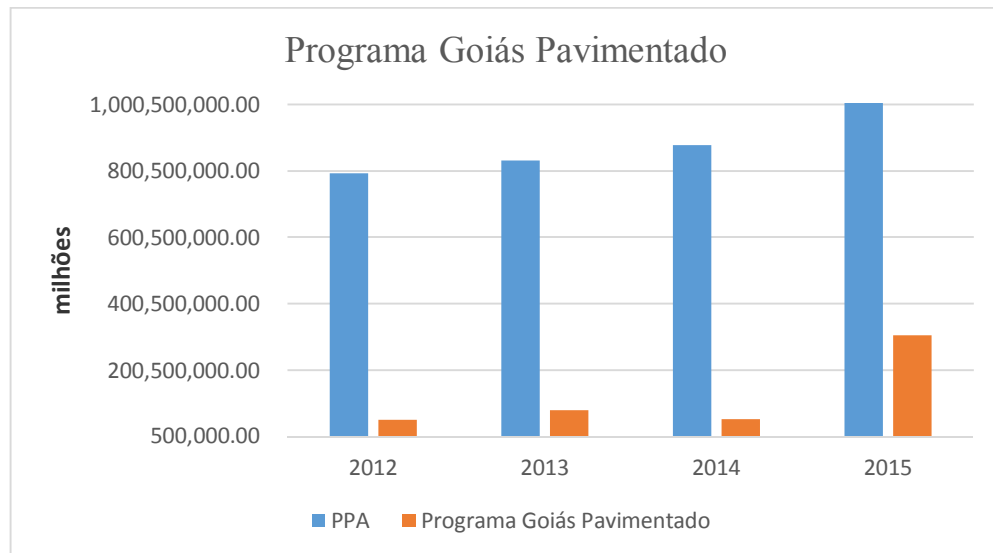
Exercício	Valores Referentes	Execução Orçamentária		%Empenho	%Liquidação
		Empenhado	Liquidado		
2012	794.790.000,00	51.644.984,26	51.644.984,26	6%	100%
2013	832.958.000,00	81.461.083,06	80.519.625,93	10%	99%
2014	879.805.000,00	53.915.465,04	53.598.461,36	6%	99%
2015	1.050.570.000,00	324.081.360,59	305.658.180,92	31%	94%

Fonte: Goiás Transparente (Banco de Dados de Acompanhamento dos Programas e Ações do Governo) e PPA 2012-2015.

- (1) Empenho: Valores relativos ao empenho do programa no exercício. Fonte: Goiás Transparente.
- (2) Liquidação: Valores relativos à liquidação do programa no exercício. Fonte: Goiás Transparente.
- (3) %Empenho: Valores relativos ao empenho do programa / valores constantes no PPA.
- (3) %Liquidação: Valores relativos à liquidação / valores relativos ao empenho.

Em análise aos resultados obtidos infere-se que mesmo o Programa Goiás Pavimentado tenha grande importância para o desenvolvimento econômico do Estado o seu percentual de empenho em relação ao previsto no Plano Plurianual do Governo do Estado de Goiás demonstra desinteresse por parte deste em relação ao programa. Segue análise gráfica do programa em relação ao Saldo da Balança Comercial, assim como no primeiro programa em análise.

Gráfico 3 Execução Goiás Pavimentado



(1) PPA 2012-2015 Disponível em: Goiás Transparente (Banco de Dados de Acompanhamento dos Programas e Ações do Governo)

(2) Rodovia: Valores relativos à liquidação do programa no exercício. Fonte: Goiás Transparente.

4.1.4 Programa Aeroportuário

A implementação do Programa Aeroportuário pelo Governo do Estado de Goiás é realizada a partir da busca pela conservação e atualização do sistema aeroportuário no Estado, contribuindo para o desenvolvimento, eficiência e a segurança em Goiás. O Programa Aeroportuário tem por objetivo construir e modernizar os terminais de passageiros, trazendo maior conforto ao usuário, o gerenciamento e verificação da segurança dos aeródromos, através de implantação, pavimentação e conservação dos aeroportos e terminais, o balizamento e iluminação para pousos e decolagens noturnas, de acordo com as normas vigentes dentro dos padrões de cada unidade construída ou conservada.

O intuito de revitalização e expansão aeroportuária teve início pelo Governo Federal que no ano de 2012 lançou mão do Programa de Investimento em Logística (PIL). O objetivo geral do programa encontrava-se em aumentar os investimentos públicos e privados em infraestrutura de transportes, promovendo a integração das rodovias, ferrovias, portos e os aeroportos, reduzindo custos e ampliando a capacidade de transporte, por fim, promovendo a eficiência e a competitividade do País (RENAI).

De acordo com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (2012), o Programa de Investimento em Logística (PIL) para Aeroportos constitui um conjunto de medidas que visam o aperfeiçoamento dos serviços e da infraestrutura aeroportuária, ampliando a oferta de

transporte aéreo à população. O programa que inicialmente esperava um investimento em cerca de 800 aeroportos distribuídos em todo território nacional, destes, 270 permaneceram no escopo do programa até 2015. No centro-oeste dos quase 1,7 bilhão em investimentos previstos, distribuídos em 31 aeroportos pelos estados, 10 pertenceriam ao Estado de Goiás.

No ano de 2016, uma redução drástica do Programa que antes contava com investimento em 270 aeroportos, passando à 53 aeroportos distribuídos por todo o território nacional. Dos 10 aeroportos previstos para o Estado de Goiás, hoje, o plano prevê recursos somente ao aeroporto de Caldas Novas.

O Programa Aeroportuário do Estado de Goiás tem como público alvo o usuário de transporte aeroportuário do Estado, situado no setor de infraestrutura econômica, e propõe a revitalização e ampliação da infraestrutura a partir do macro objetivo de desenvolvimento econômico, para todos os goianos. O Programa é dividido em duas ações, a ação 2173 que determina a administração e desenvolvimento dos aeródromos e a ação 2381 que prevê a implantação, pavimentação e conservação de aeroportos e terminais de passageiros. Para a realização do Programa, estão previstos investimentos relativos à R\$ 93.246.000,00 que adveio de fundos do Orçamento Geral do Estado. Deste total estava previstos R\$ 37.731.000,00 do Tesouro, R\$ 32.325.000,00 por Convênio e R\$ 23.190.000 de Operação de Crédito.

Tabela 4: Execução Orçamentária Programa Aeroportuário

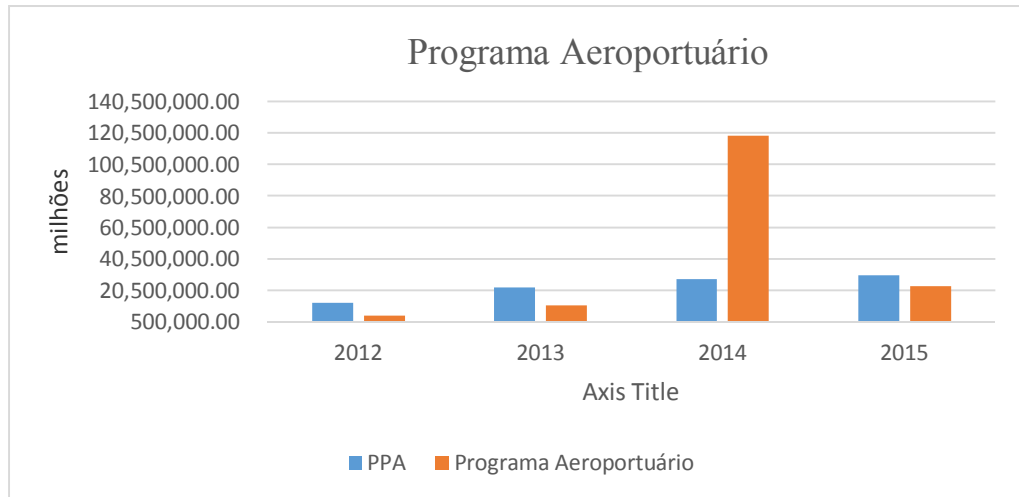
Programa Aeroportuário					
		Execução Orçamentária			
Exercício	Valores PPA	Empenhado	Liquidado	%Empenho	%Liquidação
2012	12.821.000,00	4.825.398,64	4.825.398,64	38%	100%
2013	22.382.000,00	11.144.220,38	11.144.220,38	50%	100%
2014	27.908.000,00	118.945.542,86	118.945.542,86	426%	100%
2015	30.135.000,00	25.695.662,16	23.149.596,05	85%	90%

Fonte: Goiás Transparente (Banco de Dados de Acompanhamento dos Programas e Ações do Governo) e PPA 2012-2015.

- (1) Empenho: Valores relativos ao empenho do programa no exercício.
- (2) Liquidação: Valores relativos à liquidação do programa no exercício.
- (3) %Empenho: Valores relativos ao empenho do programa / valores constantes no PPA.
- (3) %Liquidação: Valores relativos à liquidação / valores relativos ao empenho.

Segue gráfico de análise dos valores executados (Programa Aeroportuário) em relação aos previstos (PPA):

Gráfico 4: Execução Programa Aeroportuário



- (1) PPA 2012-2015 Disponível em: Goiás Transparente (Banco de Dados de Acompanhamento dos Programas e Ações do Governo)
- (2) Aeroportuário: Valores relativos à liquidação do programa no exercício. Fonte: Goiás Transparente.

4.2 Índice do Desempenho do Planejamento (IDP)

Nesta sessão será feito por meio do Índice de Dimensão do Programa (IDP-P) uma análise do desempenho institucional do Governo do Estado de Goiás em seus programas direcionados à logística no âmbito do último PPA vigente (2012-2015). Para a conclusão desta análise se faz necessário o cálculo de diversos índices, sendo apresentados adiante.

4.2.1 Apresentação das Ações dos Programas

Nesta sessão será feita a apresentação do índice TEFIS e suas ações correspondentes. O índice TEFIS, do qual mede a realização das ações contidas no PPA foi calculado a partir Transparente, este índice analisa o percentual das ações que foram executadas pelo Governo. Seguem as tabelas dos índices TEFIS correspondente as ações dos programas.

- Programa Rodovida:

Tabela 5: Índice TEFIS Programa Rodovida

PROGRAMA RODOVIDA					
Nº Ação	Tefis 2012	Tefis 2013	Tefis 2014	Tefis 2015	Tefis MP
2392	24,82	74,23	103,33	39,13	60,38
1183	0,10	0,06	0,06	0,04	0,06
2039	0,03	0,00	0,00	0,00	0,01

Para todos os programas, devido ao tamanho dos nomes das ações, estes serão apresentados em forma de tabela a seguir de cálculo TEFIS, assim como segue:

Quadro 1: Nome da ação Programa Rodovida

Nº Ação	Nome da Ação
2392	Conservação, recuperação, manutenção e sinalização das rodovias pavimentadas e não pavimentadas e suas pontes
1183	Construção de pontes e bueiros em estradas estaduais não pavimentadas
2039	Eventos culturais, festividades e inaugurações de obras

- Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis (PDRA):

Tabela 6: Índice TEFIS Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis

PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO DE ANÁPOLIS					
Nº AÇÃO	Tefis 2012	Tefis 2013	Tefis 2014	Tefis 2015	Tefis MP
2374	0	3,04	9,01	0,99	3,26
2520	0,04	-	-	-	0,01
1131	9,60	17,60	6,63	-	8,46
1036	-	-	-	-	-
1170	-	-	-	-	-
2481	-	-	-	-	-
2352	-	-	-	-	-
1206	-	-	-	-	-
2321	-	-	-	-	-
1214	-	-	-	-	-
2508	-	-	-	-	-
1083	-	-	-	-	-
1292	-	-	-	-	-

As ações que apresentam Tefis (-) significa que não foram executadas. Segue tabela das ações do PDRA:

Quadro 2: Nome da ação Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis

Nº Ação	Nome Ação
2374	Apoio a construção de centro de convenções, cultura e agropecuário em Anápolis
2520	Ações da UEG para a região de Anápolis
1131	Apoio a implantação do aeroporto industrial de Anápolis
1036	Apoio à implantação do DAIA II
1170	Apoio a implantação da plataforma logística de goiás, em Anápolis
2481	Apoio a implantação do polo de biotecnologia
2352	Articulação para implantação de zona de processamento à exportação–ZPE
1206	Articulação para implantação do centro de treinamento aeroespacial em Anápolis
2321	Articulação para implantação do entreposto da zona franca de Manaus
1214	Construção do anel viário (contorno) do distrito agroindustrial de Anápolis – DAIA
2508	Fomento a projetos de desenvolvimento municipal/regional
1083	Implantação de infraestrutura urbana e social
1292	Implantação do eixo de desenvolvimento tecnológico Goiânia – Anápolis

- Programa Goiás Pavimentado:

Tabela 7 Índice TEFIS Programa Goiás Pavimentado

PROGRAMA GOIÁS PAVIMENTADO					
Nº Ações	Tefis 2012	Tefis 2013	Tefis 2014	Tefis 2015	Tefis Mp
1198	0,05	0,07	0,06	0,35	0,13
1115	0,00	0,27	0,19	0,06	0,13
1124	1,71	3,09	0,11	0,08	1,25

Segue tabela das ações do Programa Goiás Pavimentado:

Quadro 3: Nome da ação Programa Goiás Pavimentado

Nº Ação	Nome da Ação
1198	Implantação, pavimentação, obras de arte especiais - OAE- e complementares

1115	Planejamento, gestão e projeto - goiás pavimentado
1124	Planejamento, gestão, estudos, projetos e supervisão

- Programa Aeroportuário:

Tabela 8: Nome da ação Programa Goiás Pavimentado

Programa Aeroportuário					
Nº Ação	Tefis 2012	Tefis 2013	Tefis 2014	Tefis 2015	Tefis MP
2381	0,319	0,74	7,43	1,26	2,44
2173	0,001	1,06	0,82	0,54	0,60

Segue quadro das ações do Programa Aeroportuário:

Quadro 4 Peso das ações por Programa

Nº Ação	Nome da Ação
2381	Implantação, pavimentação e conservação de aeroportos e terminais de passageiros
2173	Administração e desenvolvimento dos aeródromos

4.2.2 Apresentação do Peso por Ação:

Se faz necessária uma análise a partir do peso de cada ação afim de medir a importância de cada uma em relação ao programa para que ações de tamanhos diferentes possam ser tratadas do mesmo modo. Será feita este cálculo a partir da seguinte fórmula, e segue em tabela a apresentação do peso de cada ação para seu programa de origem:

$$\text{Peso} = \frac{\text{Programação financeira da ação}}{\text{Programação financeira do programa}}$$

Segue quadro com cálculos dos pesos de cada programa-ação:

Quadro 5: Peso das ações por Programa

Nome do Programa	Nº Ação	Peso da ação
Programa Rodovia	2392	0,07
Programa Rodovia	1183	0,02
Programa Rodovia	2039	0,05
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	2374	0,207
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	2520	0,012
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	1131	0,112
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	1036	0,250
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	1170	0,028
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	2481	0,022
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	2352	0,025
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	1206	0,035
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	2321	0,008
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	1214	0,008
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	2508	0,022
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	1083	0,022
Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	1292	0,022
Programa Goiás Pavimentado	1198	0,984
Programa Goiás Pavimentado	1115	0,01
Programa Goiás Pavimentado	1124	0,01
Programa Aeroportuário	2381	0,65
Programa Aeroportuário	2173	0,35

4.2.3 Cálculo do IDP P (Índice de Desempenho do Planejamento – Padrão)

Devido ao baixo ou nulo valor de empenho dos programas: Programa Primeiro Caminho, Programa Corredores de Transporte e o Programa Melhoramento e Gerenciamento da Malha Rodoviária, não foram representados graficamente ou por meio de tabela pois não havia valor suficiente para serem demonstrados, contudo, eles integram a amostra de Programas pois devem entrar nas análises como programas dos quais não receberam investimento perceptível.

Portanto, consta nesta amostra os programas: Programa Corredores de Transporte, Programa Melhoramento e Gerenciamento da Malha Rodoviária, Programa Primeiro Caminho, Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis, Programa Rodovida, Programa Goiás Pavimentado e o Programa Aeroportuário. Totalizando sete programas.

4.2.3.1 Cálculo do %Ieficácia

O primeiro passo para calcular o IDP P é a partir do cálculo do Percentual do Índice de Eficácia (%Ieficácia). Este índice, %Ieficácia, é a relação percentual dos índices de eficácia dos programas, representado pela fórmula:

$$\%Ieficácia = \left(\frac{N^{\circ} de programas com Ieficácia}{N^{\circ} total de programas} \right) * 100$$

Onde o Ieficácia que revela a média ponderada de execução física de cada ação do programa é dado pela seguinte fórmula:

$$Ieficácia = [(Tefis(A) * Peso(A)) + (Tefis(N) * Peso(N))]$$

O índice Tefis foi apresentado anteriormente, assim como o peso de cada ação, portanto segue os valores encontrados para Ieficácia por ano para cada programa:

Quadro 6: Ieficácia Programa Rodovida

Programa Rodovida	Ieficácia
Ano 2012	1,62
Ano 2013	4,84

Ano 2014	6,74
Ano 2015	2,55

Quadro 7: Ieficácia Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis

Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	Ieficácia
Ano 2012	1,08
Ano 2013	2,61
Ano 2014	2,61
Ano 2015	0,21

Quadro 8: Ieficácia Programa Goiás Pavimentado

Programa Goiás Pavimentado	Ieficácia
Ano 2012	0,06
Ano 2013	0,09
Ano 2014	0,06
Ano 2015	0,34

Quadro 9: Ieficácia Programa Aeroportuário

Programa Aeroportuário	Ieficácia
Ano 2012	0,21
Ano 2013	0,85
Ano 2014	5,10
Ano 2015	1,00

Para análise destes dados utiliza-se como parâmetro o valor de índice 1. Sendo assim, índices menores que 1 representam uma taxa de execução física menor do que foi programado no PPA, um índice igual a 1 representa a exatidão na execução e um índice superior a 1 representa que a execução superou aquela prevista primeiramente no PPA.

Neste sentido, Programa Rodovida foi o que apresentou melhor índice de execução física, sendo que no ano de 2014 esta execução chega a mais 6 (seis) vezes aquela programada no PPA. O Programa de Desenvolvimento da região de Anápolis também teve um bom desempenho, obtendo um média do dobro do esperado no PPA, enquanto o Programa Goiás Pavimentado quase não foi desenvolvido. Por fim o Programa Aeroportuário tem destaque no ano de 2014 onde foi executado mais de 5 (cinco) vezes a meta programada no PPA.

Pode-se afirmar então que as metas físicas estipuladas no PPA de 2012-2015 foram executadas e superadas, portanto a execução física do Governo é superior, em alguns programas, àquela esperada. A partir do Ieficácia tem-se o valor do %PIeficácia anual apresentado:

Para a análise de 2012, o numerador (total de programa com Ieficácia) é o valor 3 constituído pelos programas: Rodovida, Desenvolvimento da Região de Anápolis e Aeroportuário. O programa Goiás pavimentado não integra o valor devido o seu Ieficácia ter dado muito próximo de zero no ano de 2012 (Ieficácia 0,06). Enquanto o denominador é composto pela amostra total, 7 programas.

Assim como na análise do ano de 2012, no ano de 2013 o programa Goiás pavimentado não integra o numerador devido seu Ieficácia baixo (0,09), sendo então constituído o numerador pelos programas: Rodovida, Desenvolvimento da Região de Anápolis e Aeroportuário.

Como nos anos anteriores, no ano de 2014, o programa Goiás Pavimentado obteve um Ieficácia baixo (0,06), portanto o numerador é constituído pelos programas: Rodovida, Desenvolvimento da Região de Anápolis e Aeroportuário.

Em um único ano, 2015, o programa Goiás Pavimentado obteve um nível razoável de Ieficácia, deste modo, constitui o numerador: Programa Goiás Pavimentado, Programa Rodovida, Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis e Programa Aeroportuário.

Quadro 10: %PIeficácia Total

ANO	%PIeficácia	%PIeficácia final
2012	$\%PIeficácia = \left(\frac{3}{7}\right) * 100$	$\%PIeficácia = 42,86$
2013	$\%PIeficácia = \left(\frac{3}{7}\right) * 100$	$\%PIeficácia = 42,86$

2014	$\%PIeficácia = \left(\frac{3}{7}\right) * 100$	$\%PIeficácia = 42,86$
2015	$\%PIeficácia = \left(\frac{4}{7}\right) * 100$	$\%PIeficácia = 57,14$

4.2.3.2 Cálculo %PTefin

O segundo passo para o cálculo do IDP-P é a partir do cálculo do percentual de programas com taxa de execução financeira, por meio da fórmula:

$$\%PTefin = \left(\frac{N^{\circ} \text{ de programas com Tefin}}{N^{\circ} \text{ de programas total}} \right) * 100$$

Onde Tefin é dado por:

$$Tefin = \left(\frac{\text{Execução financeira do programa}}{\text{Programação financeira do programa}} \right) * 100$$

O quadro a seguir demonstra os valores relativos aos Tefin anual de cada programa:

Quadro 11: TEFIN PROGRAMA RODOVIDA

Programa Rodovida	Tefin
Ano 2012	1,76
Ano 2013	5,04
Ano 2014	6,51
Ano 2015	2,34

Quadro 12: TEFIN Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis

Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	Tefin
Ano 2012	0,75
Ano 2013	3,57

Ano 2014	3,06
Ano 2015	0,21

Quadro 13: TEFIN Programa Goiás Pavimentado

Programa Goiás Pavimentado	Tefin
Ano 2012	0,06
Ano 2013	0,01
Ano 2014	0,06
Ano 2015	0,02

Quadro 14: TEFIN Programa Goiás Pavimentado

Programa Aeroportuário	Tefin
Ano 2012	0,38
Ano 2013	0,50
Ano 2014	4,26
Ano 2015	0,78

A partir dos valores encontrados e apresentados de Tefin, o %PTefin anual será apresentado após a descrição de sua formulação, assim como segue.

Para a análise, no ano de 2012, o numerador é formado pelos programas: Rodovia, Desenvolvimento da Região de Anápolis e Primeiro Aeroportuário. O Programa Goiás Pavimentado não constituirá o número dado que seu Tefin encontrado foi baixo.

O numerador do ano de 2013, assim como no de 2012 será constituído pelos programas: Rodovia, Desenvolvimento da Região de Anápolis e Aeroportuário. O programa Goiás Pavimentado segue não pertencente ao numerador. Assim como nos anos anteriores, no ano de 2014, somente compõe o numerador os programas: Rodovia, Desenvolvimento da Região de Anápolis e Aeroportuário, não compondo o esse o Programa Goiás Pavimentado. Segue o cálculo: No último cálculo do %PTefin, no ano de 2015, compôs o numerador somente os programas: Rodovia, Desenvolvimento da Região de Anápolis e Aeroportuário.

Quadro 15: %PTefin Total

ANO	%PTefin	%PTefin Final
2012	$\%PTefin = \left(\frac{3}{7}\right) * 100$	$\%PTefin = 42,86$
2013	$\%PTefin = \left(\frac{3}{7}\right) * 100$	$\%PTefin = 42,86$
2014	$\%PTefin = \left(\frac{3}{7}\right) * 100$	$\%PTefin = 42,86$
2015	$\%PTefin = \left(\frac{3}{7}\right) * 100$	$\%PTefin = 42,86$

4.2.3.3 Cálculo %PIeficiência

Por último calcula-se o percentual de programas com Índice de eficiência por meio da seguinte fórmula:

$$\%PIEficiência = \left(\frac{N^{\circ} \text{ de programas com Ieficiência}}{N^{\circ} \text{ Total de programas}} \right) * 100$$

Onde Ieficiência é calculado por meio da seguinte fórmula:

$$Ieficiência = \frac{Ieficácia}{Tefin}$$

Segue tabela apresentando os valores de Ieficiência para cada programa anualmente:

Quadro 16: Ieficiência Programa Rodovia

Programa Rodovia	Ieficiência
Ano 2012	0,92
Ano 2013	0,96
Ano 2014	1,03
Ano 2015	1,09

Quadro 17: Ieficiência Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis

Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis	Ieficiência
Ano 2012	1,44
Ano 2013	0,73
Ano 2014	0,85
Ano 2015	0,98

Quadro 18: Ieficiência Programa Goiás Pavimentado

Programa Goiás Pavimentado	Ieficiência
Ano 2012	0,89
Ano 2013	6,76
Ano 2014	0,98
Ano 2015	14,07

Quadro 19: Ieficiência Programa Aeroportuário

Programa Aeroportuário	Ieficiência
Ano 2012	0,55
Ano 2013	1,71
Ano 2014	1,20
Ano 2015	1,29

Para análise deste índice também se utiliza do parâmetro 1. Se o índice for inferior a 1 demonstra que o custo executado foi maior do que o programado, se for igual a 1 demonstra que o custo programado foi exatamente aquele executado e se for superior a 1 demonstra que o custo executado foi menor que o programado.

Neste caso, o programa Rodovia, mesmo apresentando nos anos de 2012 e 2013 Ieficiência inferior a 1, seu valor não foi tão destoante, enquanto nos outros anos apresentou eficiência na alocação dos recursos para sua execução.

O programa Goiás Pavimentado no ano de 2015 apresentou um Ieficácia muito acima do auferido para os outros programas, fato corroborado pela sua baixa execução em relação ao que tinha sido prevista no mesmo período (cerca de 0,02). Os outros programas, Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis e Programa Aeroportuário obtiveram índices de

Ieficiência dentro e fora do esperado. Segue cálculo do %PIEficiência anual para cada programa após a elucidação do cálculo anual do índice.

O cálculo do ano de 2012 levou em consideração os quatro principais programas para a formação do numerador, sendo assim: Rodovia, Desenvolvimento da Região de Anápolis, Aeroportuário e Goiás Pavimentado. No ano de 2013 também foram considerados os quatro programas principais, assim como 2014. Porém no ano de 2015, o numerador é composto somente pelos programas: Rodovia, Desenvolvimento da Região de Anápolis e Aeroportuário. O programa Goiás Pavimentado apresentou um Ieficiência muito alto em relação aos outros programas.

Quadro 20: %PIEficiência Total

ANO	%PIEficiência	%PIEficiência Final
2012	$\%PIEficiência = \frac{4}{7}$	$\%PIEficiência = 57,14$
2013	$\%PIEficiência = \frac{4}{7}$	$\%PIEficiência = 57,14$
2014	$\%PIEficiência = \frac{4}{7}$	$\%PIEficiência = 57,14$
2015	$\%PIEficiência = \frac{3}{7}$	$\%PIEficiência = 42,86$

4.2.3.4 Calculo do IDP P

Depois de todos estes cálculo prévios, pode-se então calcular o IDP-P para os programas relacionados à logística no PPA 2012-2015 como segue em análise:

$$IDP P = (\%PIeficácia * 0,4) + (\%PTefin * 0,3) + (\%PIeficiência * 0,3)$$

Quadro 21: Valor IDP-P anual

ANO	IDP-P
2012	0,4714

2013	0,4714
2014	0,4714
2015	0,4857
MÉDIA DOS ANOS	0,4749

O Índice de desempenho do Planejamento na dimensão programa demonstra que o desempenho do Governo de Goiás em relação a seu planejamento no que tange os programas analisados é mediano. Isto porque dentre a possível variação do índice (0 a 1, 0 para ruim, 1 para ótimo), o Governo do Estado apresentou um IDP-P médio de 0,4749. Portanto, embora o PPA apresente tanto metas físicas quanto metas financeiras, sendo estas programadas e executadas, esta execução não respeita integralmente aquela projeção feita no PPA.

Este resultado pode ser claramente notado em programas como o Programa Goiás Pavimentado onde no ano de 2014 recebeu um empenho de 6% do que havia sido previsto no PPA para o mesmo período, ou então, para o Programa Rodovia onde no mesmo período, de 2014, houve um empenho de 650% daquele previsto no Plano Plurianual.

Mesmo que no caso do Programa Rodovia este salto do valor em empenho represente mais benfeitorias para a população, estes investimentos, principalmente no que tange investimentos destas proporções, devem ser previstos e analisados com antecedência pelo Governo.

No que tange sua eficácia, o Governo do Estado de Goiás pode ser considerado eficaz nos programas: Rodovia, Aeroportuário e Desenvolvimento da Região de Anápolis. Nestes programas o governo foi capaz de entregar as benfeitorias esperadas no PPA e muitas vezes superou suas estimativas.

O Programa Goiás Pavimentado, que apresentava maior peso em relação ao total a ser investido pelo Estado, cerca de 71%, no ano de 2015 obteve seu ápice na execução porém, ainda sim baixo, somente de 0,34. Neste período o PPA previa um investimento maior do que 1 bilhão de reais, fato demonstrado em análise gráfica anterior, porém, deste valor somente cerca de 305.700.000,00 milhões foi executado e entregue a população.

O Programa Rodovia do qual foi apresentado com o objetivo de propiciar a manutenção integrada da malha pavimentada e não pavimentada, integrou o PPA de 2012-2015 com um valor total a ser investido de R\$ 854.121.000,00, hoje somente em uma das ações que o compõe já foi liquidado o valor de R\$ 3.362.067.909,53. Isto ocorre pelo fato de que o Programa Rodovia hoje, ser um dos principais programas de fomento do Governo do Estado de Goiás.

Este programa, o Rodovia, foi o que apresentou índices de eficácia mais surpreendentes, em 2014, quando o Índice de eficácia chega a 6,84, representando benfeitorias executadas muito além

do que prevista. Salienta-se o ponto anteriormente comentado acerca da falta de planejamento, visto que estes valores nem de perto passam daqueles previstos no PPA. Em relação a valores, neste mesmo período o Programa Rodovida apresentou uma liquidação de quase 1 bilhão e meio de reais, o que representa 650% daquele previsto no Plano Plurianual para este programa.

Todavia, o Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis do qual apresenta como principal objetivo apoiar projetos e ações políticas e técnicas para a implementação de infraestrutura voltada para o desenvolvimento da Região de Anápolis, sendo este considerado de fundamental importância, principalmente por conta de sua ação 1170 da qual previa a implantação da plataforma logística de Goiás, em Anápolis não obteve tanto sucesso.

Mesmo que o Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis tenha obtido um Ieficácia relativamente alto, e que nos períodos de 2013 e 2014 este índice tenha sido o dobro do esperado, muitas de suas ações não foram executadas. Ações como a própria 1170 não tiveram 1% de execução. Das 13 ações previstas no PPA do período, somente 3 foram executadas, o que representa um percentual de 23%.

Deve-se salientar que dos sete programas analisados, sendo estes, o Programa Rodovida, o Programa Primeiro Caminho, o Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis, Programa de Gerenciamento da Malha Rodoviária, o Programa Corredores de Transporte, o Programa Aeroportuário e o Programa Goiás Pavimentado, somente 4 receberam recursos.

Os programas: Corredores de Transporte, Primeiro caminho e Gerenciamento da Malha Rodoviária nem ao menos foram empenhados. Os outros programas como o Rodovida, foi executado, mesmo que de uma maneira não prevista, e outros como o Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis também foi executado, mesmo que não integralmente se considerarmos suas ações.

5 CONCLUSÃO

Em análise separada por programas, pode-se considerar o Governo do Estado de Goiás eficiente e eficaz nos Programas Rodovida, Programa de Desenvolvimento da Região de Anápolis e Programa Aeroportuário, e no programa Goiás Pavimentado somente pode ser considerado como eficiente na alocação de recursos, porém ineficiente e ineficaz em todos os outros programas restantes. Portanto, considera-se que o desempenho do Governo do Estado de

Goiás em sua grande maioria em relação aos programas relacionados à logística no âmbito do PPA relativo ao período de 2012 a 2015 como ineficaz e ineficiente.

Este desempenho do Governo do Estado de Goiás em programas como o Rodovia provoca um impacto positivo tanto na qualidade de vida da população quanto nos setores da economia, visto que as empresas dependem veemente de investimentos em logística para diminuição de suas despesas com transporte e tempo para levar seus produtos até o destino final.

Recomenda-se pesquisas futuras no âmbito deste trabalho acerca do IDP na dimensão Ação afim de concluir acerca do desempenho da Administração Pública acerca da execução das ações inscritas no PPA.

6 REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

- AGETOP, **Rodovia Construção**. Disponível em: < <http://www.agetop.go.gov.br/Rodovia-Constructao/61>> Data de acesso: 07 de outubro, 2016.
- ALA-HARJA, Marjukka; HELGASON, Sigurdur. **Em direção às melhores práticas de avaliação**. *Revista do Serviço Público*, Brasília, v. 51, n. 4, p. 5-59, out./dez. 2000.
- BAGLIN, Gérard et al. **Management industriel et logistique**. Paris: Economica, 1990.
- BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial**. 4ª ed. Porto Alegre: Bookmann, 2001.
- BRAGA, V. **Logística e Uso do Território Brasileiro: tipologia e topologia de nós logísticos e o projeto da Plataforma Multimodal de Goiás (PLMG)**. Tese Doutorado em Geografia, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, Brasil: 2013.
- CASTRO, Rodrigo Batista de. **Eficácia, Eficiência e Efetividade na Administração Pública**. ENAPAD, Salvador: 2006.
- CHRISTOPHER, Martin. **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos**. Tradução de Francisco Roque Monteiro Leite. São Paulo: Pioneira, 2001.
- COSTA, Frederico Lustosa da; CASTANHAR, José Cezar. **Avaliação de programas públicos: desafios conceituais e metodológicos 2003-** Rio de Janeiro
- DEMARIA, Marjory. **O operador de transporte multimodal como fator de otimização da logística**. Florianópolis: UFSC, 2004. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/87842>> Data de acesso em: 04 de abril de 2016.
- DI SERIO, Luiz Carlos; KEPPKE, Helmer Walter. **Importância da estratégia da cadeia de negócios na competitividade da empresa**. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO, 26., 2002, Salvador. Anais... Rio de Janeiro: ANPAD, 2002. 1 CD-ROM
- Emenda Constitucional nº19** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc19.htm> Data de acesso em: 16 de maio, 2016.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Dicionário Aurélio Eletrônico: século XXI**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FILHO, Ernani Teixeira Torres; PUGA, Fernando Pimentel. **Perspectiva do investimento 2007/2010**. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/liv_perspectivas/00.pdf> Data de acesso em: 15 de junho 2016

FLEURY, Paulo Fernando. **O Sistema de processamento de pedidos e a gestão do ciclo do pedido** in: FIGUEIREDO, Kleber; FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter. Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos. São Paulo: Atlas, 2003.

GELINSKI, Carmen R. Ortiz G; SEIBEL, Erni José. **Formulação de políticas públicas: questões metodológicas relevantes**. Revista de Ciências Humanas, Florianópolis, EDUFSC, v. 42, n. 1 e 2, p. 227- 240, abr./out. 2008. Disponível em: <http://www.cfh.ufsc.br/~revista/rch42/RCH42_artigo_10.pdf>. Data de acesso em: 7 maio de 2016.

GIACOMONI, James. **Orçamento Público**. 15. ed. São Paulo: Atlas, 2010

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

Guia Referencial de Mensuração de Desempenho na Administração Pública. Disponível em:<http://www.escoladegestao.pr.gov.br/arquivos/File/Material_%20CONSAD/paineis_III_congresso_consad/painel_12/guia_referencial_de_mensuracao_do_desempenho_na_administracao_publica.pdf> Data de acesso em: 15 junho de 2016

HIRSCHMAN, A. O. **The strategy of economic development**. Yale University Press, 1958.

IBGE, 2013 **Caracterização do Cenário Macroeconômico para os próximos 10 anos (2014-2023)**. Disponível em: <[http://www.epe.gov.br/mercado/Documents/S%C3%A9rie%20Estudos%20de%20Energia/DEA%2003-14%20NT%20Cenario%20macroeconomico%20\(14012014\).pdf](http://www.epe.gov.br/mercado/Documents/S%C3%A9rie%20Estudos%20de%20Energia/DEA%2003-14%20NT%20Cenario%20macroeconomico%20(14012014).pdf)> Data de acesso: 09 de junho de 2016.

JACINTO, Juliano; HEIL, Luciano; SOUZA, Márcio Fernandes de; RODRIGUES, Sidnei **Logística: o endereçamento como ferramenta fundamental na armazenagem e estocagem** Faculdade de tecnologia de Santa Catarina, 2008 disponível em

<<http://docplayer.com.br/1844108-Logistica-o-enderecamento-como-ferramenta-fundamental-na-armazenagem-e-estocagem.html>>

JÚNIOR, Listix Antônio de Araújo. **Índice de Desempenho do Planejamento: Uma Proposta de Avaliação Orçamentária e Institucional**. 2ª Edição Revista e Ampliada. Belo Horizonte: 2008.

LOPES; AMARAL; CALDAS. **Políticas Públicas: conceitos e práticas**. Supervisão por Brenner Lopes e Jefferson Ney Amaral; coordenação de Ricardo Wahrendorff Caldas – Belo Horizonte: Sebrae/MG, 2008.

MINISTÉRIO dos Transportes, Portos e Aviação Civil, **Governo Anuncia Programa de Investimento em Aeroportos**. Disponível em: <http://www.aviacao.gov.br/noticias/2012/12/governo-anuncia-programa-de-investimento-em-aeroportos>. Data de acesso: 20 de outubro de 2016.

MOURA, Reinaldo A. **Sistemas e Técnicas de Movimentação e Armazenagem de Materiais**. São Paulo: IMAM, 1998, série Manual de Logística; vol. 1 à 5, 4. ed.

OLIVEIRA, Régis Fernandes de; HORVATH, Estevão; e TAMBASCO, Teresa Cristina Castrucci. **Manual de Direito Financeiro**, São Paulo, Editora Revista dos Tribunais, 1990

OLIVEIRA, Maria Marly **como fazer pesquisa qualitativa** Petrópolis: Vozes, 2007.

OLIVEIRA, M. S; TEIXEIRA, E. C. **Aumento da oferta e redução de impostos nos serviços de infra-estrutura na economia brasileira: uma abordagem de equilíbrio geral**. *Rev. Bras. Econ.* [online]. 2009, vol.63, n.3, pp.183-207. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-71402009000300001&script=sci_arttext. Acesso em 05 dez. 2016

OREIRO, J. L. **Acumulação de capital privado, investimento em infraestrutura e ciclos virtuosos de crescimento num modelo dinâmico kaleckiano**. Curitiba: UFPR, 2007. Disponível em: <www.joseluizoreiro.com.br>. Acesso em: 25 jun. 2016.

O Repórter, Preservar a Malha Rodoviária de Goiás. Disponível em: <http://www.jornalreporter.com.br/post/582/goias-e-entorno/preservar-a-malha-rodoviaria-de-goias>. Data de acesso: 12 de outubro de 2016.

OSBORNE, Jason & WATERS, Elaine. **Four assumptions of multiple regression that researchers should always test**. *Practical Assessment, Research & Evaluation*, 8, 2. 2002. Disponível em: <http://PAREonline.net/getvn.asp?v=8&n=2>

PETERS, B. G. **American Public Policy**. Chatham, N.J.: Chatham House. 1986.

Portal de Transparência do Governo de Goiás, **Execução Orçamentária**. Disponível em: <http://transparencia.segplan.go.gov.br/analytics/saw.dll?PortalPages&PortalPath=%2Fshared%2FTransparencia%2FExecucao%20Orcamentaria%2FPainel%2FExecucao%20Orcamentaria&nqUser=usrPortalTransp&nqPassword=15PgoT08Dz>. Data de acesso: 05 de outubro de 2016.

Portal de Transparência do Governo de Goiás, **Acompanhamento dos Programas e Ações PPA 2012-2015**. Disponível em: <http://transparencia.segplan.go.gov.br/analytics/saw.dll?PortalPages&PortalPath=%2Fshared%2FTransparencia%2FPAPA%2FPaineis%2FPAPA&Page=PPA&Action=Navigate&nqUser=usrPortalTransp&nqPassword=15PgoT08Dz>. Data de acesso: 05 de outubro de 2016.

REGO, José Marcio; MARQUES, Rosa Maria. **Economia Brasileira**. São Paulo: Editora Saraiva, 2005.

REDE NACIONAL DE INFORMAÇÃO SOBRE INVESTIMENTO, **Programa de Investimento em Logística, PIL**. Disponível em: <http://investimentos.mdic.gov.br/conteudo/index/item/449>. Data de acesso: 14 de Outubro de 2016.

REIS, N.G. **Excesso de peso ganha manual**. Disponível em <http://www.portalntc.org.br>. Data de acesso: 06 de outubro de 2016

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. São Paulo: Atlas, 1989

RIGOLON, F. J.; PICCININI, M. S. **O investimento em infraestrutura e a retomada do crescimento econômico sustentado**. Rio de Janeiro: BNDES, 1997.

SANTOS, Josiany Carina dos SANTOS, Andréia BERTO, André Rogério **Logística: Evolução e Perspectiva**. Revista de Ciências Empresariais. Ano II, N° 04, jan./jun. 2009.

SCHWARTZMAN, Jacques. **Um sistema de indicadores para as universidades brasileiras**. São Paulo: Nupes/USP, 1994.

SEGPLAN (2013). **Produto Interno Bruto do Estado de Goiás 2010-2013**. Disponível em: <http://www.imb.go.gov.br/pub/pib/pib2013/pibgo2013.pdf> Data de acesso: 15 jun. 2016

SEGPLAN (2014). **Goiás no Contexto Nacional 2014**. Disponível em: <<http://www.imb.go.gov.br/down/goiascn2014.pdf>> Data de acesso: 15 jun.2016

SEGPLAN, **Orçamentos Aprovados – Exercícios Anteriores**. Disponível em: http://www.segplan.go.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=17122&Itemid=476. Data de Acesso: 03 de outubro de 2016

SOUZA, Celine. **Políticas Públicas: uma revisão da literatura**. Sociologias, Porto Alegre, ano 8, n. 16, jul/dez 2006

SOUZA, Celina **POLÍTICAS PÚBLICAS: questões temáticas e de pesquisa**. CADERNO CRH, Salvador, n. 39, p. 11-24, jul./dez. 2003

TORRES, Marcelo Douglas de Figueiredo. **Estado, democracia e administração pública no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

THOENIG, Jean-Claude. **A avaliação como conhecimento utilizável para reformas de gestão pública**. Revista do Serviço Público, Brasília, v. 51, n. 2, p. 54-70, abr./jun.2000.

UNICEF. **Guide for monitoring and evaluation**. New York: Unicef, 1990.

VIANA, João José; **Administração de Materiais um enfoque Prático**, Editora Atlas S.A. – São Paulo, 2002.