

Logística Integrada na Prestação de Serviços de Cabotagem De Porto-a-Porto a Porta-a-Porta

Renata de Oliveira Carvalho. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Gestão de Negócios da Universidade Católica de Santos, 171 fs., Santos, Dezembro de 2009.

O transporte marítimo de cabotagem, segundo definição da CNT (2006), é o transporte realizado entre dois portos da costa de um mesmo país ou entre um porto costeiro e um fluvial. O transporte de cabotagem já movimentou 27,5% da produção de cargas do país em 1951, mas ao longo das décadas teve a sua participação reduzida, atingindo o seu ponto mínimo em 1994 com 10% da produção de transportes do Brasil. Atualmente, o transporte de cabotagem é responsável por 1,8% da produção de transporte de carga do país.

Grande parte das cargas típicas para o transporte de cabotagem foi transferida para o modal rodoviário, que oferece uma infra-estrutura desenvolvida e grande oferta de prestadores de serviços. Atualmente, segundo o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), o modal responde por 58% da produção nacional de transporte de cargas.

Este é o cenário em que se apresenta o desenvolvimento da dissertação da mestrande Renata de O. Carvalho, ao abordar o transporte de contêineres na cabotagem associado à ampliação da oferta de serviços com a visão da movimentação porta-a-porta. Ou seja, os armadores marítimos de cabotagem, foco da dissertação, adotaram o princípio de que a prestação de serviços de logística integrada e a exigência do nível de serviço por parte dos embarcadores representam um novo cenário para a cabotagem no Brasil, na direção de se constituir uma alternativa de transporte para carga de alto valor agregado.

No esforço de caracterização dessa prestação diferenciada de serviços de logística integrada a mestrande desenvolveu estudo multicase com os três armadores marítimos de cabotagem que ofertam o serviço de transporte de contêineres, e pesquisa junto a terminais terrestres. O objetivo principal foi o de verificar e compreender o processo de transformação dos serviços porto-a-porto para os de porta-a-porta, com o armador atuando como um prestador de serviços logísticos multimodais.

A dissertação se estruturou na apresentação dos objetivos, do tema e sua justificativa, na

descrição da metodologia utilizada e de sua adequação ao tratamento do tema e atendimento aos objetivos propostos. A fundamentação teórica é referenciada, do geral ao particular, trazendo um panorama sobre o transporte no Brasil e a prestação de serviços de logística integrada, focalizando o transporte marítimo de cabotagem de contêineres de e para o Porto de Santos e as integrações e parcerias ao longo das cadeias logísticas estabelecidas para a movimentação porta-a-porta.

A pesquisa de campo foi conduzida pela mestranda por meio da aplicação de roteiro de entrevistas estruturado e semi-aberto junto a executivos dos armadores e dos terminais terrestres e marítimos, no período de setembro a novembro de 2009. A mestranda ressalta a boa acolhida por parte dos respondentes, os quais inclusive permitiram sua nomeação e a divulgação acadêmica das informações coletadas. As unidades de análise pesquisadas foram:

- Aliança Navegação e Logística Ltda., empresa pertencente ao grupo alemão Hamburg Süd, com sede em São Paulo e escritório na cidade de Santos.
- Log-In Logística Intermodal S/A com essa razão social a partir de 2007, mas desde 1973 opera como Navegação Rio Doce Ltda. Em 1998, se transformou em sociedade anônima Navegação Vale do Rio Doce S/A – DOCENAVE e, neste mesmo ano, começou a prestar serviço de transporte de contêineres.
- Mercosul Line Navegação e Logística Ltda. foi criada em 1999 para operar na cabotagem brasileira. Em Fevereiro de 2006, tornou-se parte do grupo dinamarquês A. P. Moller - Maersk Group.
- Terminal Intermodal de contêineres rodoferroviário da Transporte e Comércio Fassina Ltda., localizado na cidade de Jundiaí-SP e utilizado pelos armadores Aliança Navegação e Mercosul Line.
- Terminal portuário de contêineres (Tecon) da Santos Brasil Participações S/A, considerado o maior terminal de contêineres da América do Sul, localizado à margem esquerda do Porto de Santos.
- Terminal portuário no cais do Saboó, na margem direita do Porto de Santos, do Grupo.

A Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8630/93) e a estabilização monetária da economia brasileira a partir de 1999 (ONO, 2001) configuram um cenário propício para as empresas de

navegação investir novamente no setor e o desempenho da cabotagem entre 2003 a 2008 ratifica esse fato, constatando-se um crescimento de 227% no movimento das embarcações nos portos e de 16,7% no volume de tonelagem, considerando graneis (sólido e líquido) e carga geral (ANTAQ, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008a, 2009a). A carga geral (inclui a containerizada) cresceu 181,7%, e a carga containerizada praticamente dobrou com um crescimento de 93,5%.

O estudo conclui que o armador de cabotagem agrega valor ao transporte de contêineres na cabotagem, ao integrar os modais terrestres, num atendimento porta-a-porta aos embarcadores na atuação como operadores logísticos multimodais. Para tanto, são estabelecidas parcerias para a prestação desses serviços, que, conforme aponta a mestrandia, ainda apresentam fragilidades, resultantes da incapacidade dos parceiros de oferecer um nível de serviço “ótimo”, seja por questões operacionais (falta de caminhões, restrições de transporte e tempo das ferrovias), ou por questões estratégicas dos terminais portuários que mantêm uma oferta de serviços priorizando a navegação de longo curso.

O estudo identificou ainda que para o desenvolvimento da cabotagem no Brasil há a necessidade de adequação da legislação que regulamenta as atividades, pois seus procedimentos operacionais nos terminais marítimos são, praticamente, os mesmos que os das cargas internacionais, acarretando custos e demoras que diminuem a eficácia da carga doméstica marítima, quando comparada à sua movimentação por via terrestre.

Com vantagens competitivas relacionadas a valores de fretes, segurança da carga (sinistros) e o fato de se mostrar ambientalmente mais amigável, a cabotagem concorre diretamente com o modal rodoviário. Em relação ao meio ambiente, Costa (2009) citado pela mestrandia, demonstra, que uma carga de 1.000 t de arroz de Pelotas (RS) a Fortaleza (CE) pelo modal rodoviário produz 675,7 t de dióxido de carbono (CO₂). Ao se utilizar a cabotagem multimodal, ou seja, o transporte por caminhão de Pelotas até o porto de Rio Grande, daí a carga segue por cabotagem até o porto de Pecém (CE), depois é levada por caminhões novamente até Fortaleza (CE), há uma produção total de 184,4 t de CO₂, ou seja, uma redução de 491,3 t (72,7%) de CO₂. (COSTA, 2009)

No entanto, a disposição de infra-estrutura rodoviária e a vasta oferta de serviços conduzem a uma utilização intensa do modal para cargas que, por ora, deveriam ser transportadas pelos

modais ferroviários e aquaviários, conforme afirmou a mestrandia.

O crescimento do transporte de contêineres na cabotagem (5,05 vezes em 10 anos) é reflexo de uma infra-estrutura portuária em desenvolvimento e da falta de regulamentação que equipare o tratamento legal entre a cabotagem e o modo rodoviário nas cargas domésticas.

O excesso de burocracia e a lentidão na liberação das cargas, resultante da aplicação generalizada de um sistema de controle destinado a cargas internacionais, ao qual se submete a cabotagem uma carga doméstica, é um dos impedimentos para que embarcadores transfiram suas cargas do modal rodoviário.

A prestação de serviços logísticos integrados apresenta ainda outras fragilidades, conforme apresentado pela mestrandia, as quais são resultantes da incapacidade dos parceiros de oferecer um nível de serviço “ótimo”, ou de questões operacionais (falta de caminhões, restrições de transporte e tempo das ferrovias), ou questões estratégicas dos terminais portuários que mantêm uma oferta de serviços priorizando a navegação de longo curso.

Um fator favorável, conforme indicaram os executivos pesquisados, que potencializa os serviços de cabotagem são seus benefícios ambientais e que pode atrair clientes do modal rodoviário, ao permitir a essas empresas certificações ambientais de práticas operacionais sustentáveis.

Dessa forma, conclui a mestrandia, as potencialidades da cabotagem, principalmente ao se considerar as alterações da matriz de transporte de cargas necessitam da remoção de alguns obstáculos importantes. Dois dos maiores obstáculos, citados pelos armadores e terminais portuários e terrestre pesquisados, estão relacionados a:

- procedimentos operacionais da Receita Federal e vinculação do Siscomex carga; e
- Legislação, que abrange aspectos como encargos com tripulação, dificuldades de afretamento de embarcações estrangeiras, controles aduaneiros, dificuldades de ressarcimento da AFRMM e desenvolvimento da indústria naval.

Em conclusão, a dissertação considera que a adoção do estudo multicase permitiu o conhecimento e a caracterização da prestação de serviços de logística integrada na cabotagem de contêineres e a compreensão da importância desse serviço para o desenvolvimento econômico e social do país. O tema é desafiador e requereu da mestrandia atenção no tratamento dos dados estatísticos, pois estes diferem entre as entidades do setor. As unidades

de análise tiveram uma recepção positiva e facilitaram o desenvolvimento da pesquisa.

Durante o desenvolvimento do estudo, ressalta mestrand, foram detectados alguns aspectos que transcendem o escopo proposto para a dissertação e se configuram como sugestão a estudos específicos e aprofundados, quais sejam: proposta de novos terminais portuários destinados as cargas de cabotagem; redução dos encargos tributários nos combustíveis; adequação da quantidade de tripulantes nacionais por embarcação; simplificação dos processos de liberação de carga da cabotagem; e estabelecimento de procedimentos específicos para as cargas da cabotagem.

O estudo, segundo a mestrand, pretendeu contribuir para o entendimento do transporte marítimo de cabotagem, do transporte de contêineres na cabotagem, da configuração dos serviços que demandam a cabotagem, do desenvolvimento de infra-estrutura portuária, dos prestadores de serviço logísticos, e no campo acadêmico para estudos relacionados à logística integrada. Evidentemente, não pretendeu esgotar a temática, mas sim, pelo atendimento dos objetivos propostos, apontar novas direções de estudos e pesquisas.

A extensão do estudo aos embarcadores auxiliaria a corroborar, do seu ponto de vista, as conclusões apontadas. Uma questão importante é a de verificar a necessidade de mudança nas práticas empresariais, ou seja, modo de transporte que exigem escala como o transporte ferroviário e o marítimo, estes especialmente exigem planejamento antecipado e integrado nas cadeias logísticas.

Dessa forma, a mestrand demonstrou esforço e uma abordagem racional e adequada no tratamento do tema, ao encontro das necessidades da economia brasileira, principalmente, para a correção do desequilíbrio em sua matriz de transporte de modo a reduzir custos e impactos no meio ambiente na direção do desenvolvimento sustentável, objetivo de todos.

Prof. Dr. Léo Tadeu Robles
Orientador
Mestrado em Gestão de Negócios
Universidade Católica de Santos