



CAROLINA DE ALMEIDA MAHMOUD

**CUSTOS LOGÍSTICOS – COMPARATIVO ENTRE OS
PORTOS DE PARANAGUÁ E ITAJAÍ: UM ENFOQUE NO
MODAL RODOVIÁRIO**

Trabalho apresentado para Conclusão do Curso
de MBA em Gestão Estratégica de Empresas, do
Instituto Superior de Administração e Economia,
Fundação Getúlio Vargas.

José Carlos Franco de Abreu Filho

Coordenador Acadêmico Executivo

Theodomiro S. M. Delpim

Orientador

Londrina – PR

2015

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

MBA EM GESTÃO ESTRATÉGICA DE EMPRESAS

O Trabalho de Conclusão de Curso

Custos Logísticos – Comparativo entre os Portos de Paranaguá e Itajaí: Um Enfoque no Modal Rodoviário,

Elaborado pela aluna Carolina de Almeida Mahmoud e aprovado pela Coordenação Acadêmica, foi aceito como pré-requisito para a obtenção do certificado do Curso de Pós-Graduação *lato sensu* MBA em Gestão Estratégica de Empresas, Nível de Especialização, do Programa FGV Management.

Data da Aprovação: Londrina, 10/08/2015

José Carlos Franco de Abreu Filho

Coordenador Acadêmico Executivo

Theodomiro S. M. Delpim

Orientador

TERMO DE COMPROMISSO

A aluna Carolina de Almeida Mahmoud, abaixo assinada, do curso de MBA em Gestão Estratégica de Empresas, Turma 03/13-Londrina, do Programa FGV Management, realizado nas dependências da instituição conveniada ISAE, no período de 11/2013 a 08/2015, declara que o conteúdo do Trabalho de Conclusão de Curso intitulado “Custos Logísticos – Comparativo entre os Portos de Paranaguá e Itajaí: Um Enfoque no Modal Rodoviário” é autêntico, original e de sua autoria.

Carolina A. Mahmoud.

Carolina de Almeida Mahmoud

DECLARAÇÃO

A empresa Super Muffato, representada neste documento pelo Sr.(a) Luiz Guilherme Zoppi, Diretor de Importações, autoriza a divulgação das informações e dados coletados em sua organização, na elaboração do Trabalho de Conclusão de Curso intitulado **Custos Logísticos – Comparativo entre os Portos de Paranaguá e Itajaí: Um Enfoque no Modal Rodoviário**, realizado pela aluna Carolina de Almeida Mahmoud, do curso de MBA em Gestão Estratégica de Empresas, do Programa FGV Management, com o objetivo de publicação e/ ou divulgação em veículos acadêmicos.

Londrina, 31/08/2015



Luiz Guilherme Zoppi

Diretor de Importações

Super Muffato

RESUMO

A crescente competitividade entre as redes de supermercados estimula continuamente a busca de ofertas de novos produtos e serviços que os diferenciam dos demais. Neste contexto, a oferta de produtos importados tem se mostrado uma alternativa rentável e atrativa, por facilitar e oferecer uma grande variedade de produtos a custos acessíveis ao consumidor, mas com grande lucratividade para as empresas. Desta forma, este trabalho teve como objetivo analisar a viabilidade de transferência das operações de importação da rede de supermercados Super Muffato do porto de Paranaguá-PR para o porto de Itajaí-SC, pela perspectiva dos custos logísticos. Os custos logísticos representam grande parte dos custos totais das operações de importação e a contínua redução destes custos é pauta obrigatória dentre as empresas importadoras. Foram realizados levantamentos de custos de transportes marítimos, rodoviários e de terminais portuários, necessários para a comparação entre os dois portos. Após análise de viabilidade, através do cruzamento dos dados obtidos, conclui-se que a transferência das operações se mostrou inviável por não garantir redução dos custos, mas sim aumento.

Palavras-chave: Importação. Competitividade entre redes de supermercados. Custos logísticos. Ganhos de competitividade.

ABSTRACT

The growing competition between supermarket chains continually stimulates the search for new products and services that differentiate them from the other competitors. In this context, the offering of imported products has proven to be a profitable and attractive alternative, because it offers a wide range of products at affordable costs to the consumer, but with great profitability for the companies. Therefore, this study aimed to analyze the feasibility of transferring the import operations network of Super Muffato from the port of Paranaguá to the port of Itajaí-SC, from the logistics costs perspective. Logistics costs represent a big part of the import operations total costs of any large organization, so the constant reduction of these costs are mandatory among importing companies agenda. Surveys were performed in maritime forwarding costs, haulage and seaport terminals, necessary for the comparison in between the two mentioned ports. After feasibility analysis, transferring the importing operations from one port to another has proven to be unfeasible for not ensuring reduction in costs, but instead increasing.

Key Words: Importing. Competition among supermarket chains. Logistics costs. Competitiveness gain.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Comparativo dos Fretes Marítimos	17
Quadro 2 - Comparativo dos Fretes Rodoviários.....	18
Quadro 3 - Comparativo dos Custos Portuários	19

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	10
2.1 MODAIS DE TRANSPORTE E O MODAL HIDROVIÁRIO	10
2.2 PAPEL DOS PORTOS NA CADEIA DE SUPRIMENTOS.....	10
2.3 MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS: UM BOM MOMENTO	12
2.4 OS PROBLEMAS DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO.....	13
2.5 GUERRA FISCAL DOS PORTOS.....	15
3 METODOLOGIA	16
4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS	17
4.1 COMPARATIVO DOS FRETES MARÍTIMOS.....	17
4.2 COMPARATIVO DOS FRETES RODOVIÁRIOS.....	18
4.3 COMPARATIVO DOS CUSTOS PORTUÁRIOS.....	19
5 CONSIDERAÇOES FINAIS	20
6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	21
7 APÊNDICE.....	22
APÊNDICE A – O MODAL RODOVIÁRIO DE TRANSPORTE COMO GARGALO NA DISTRIBUIÇÃO DAS MERCADORIAS IMPORTADAS	23

1 INTRODUÇÃO

O sistema portuário brasileiro é extremamente relevante na economia nacional. Segundo dados do BNDES, pelos complexos e terminais portuários brasileiros passam 95% do volume do comércio exterior (BRASIL, 2012).

A decisão de realizar o presente estudo teve como objetivo estruturar e ordenar dados e informações, de forma a analisar a viabilidade da mudança das operações de importação da rede de supermercados Super Muffato do porto de Paranaguá no Paraná para o Porto de Itajaí localizado na costa de Santa Catarina.

A rede de supermercados Super Muffato é uma rede varejista paranaense, líder em seu seguimento, composta por 47 supermercados, 02 Centros de Distribuição e atualmente emprega 11 mil funcionários. Há 10 anos lançou-se no mercado internacional em busca de novos parceiros e fornecedores a fim de ganhar competitividade, aumentando sua oferta de produtos. Atualmente, suas importações ganharam significativo peso no faturamento da organização, atingindo 100 milhões de dólares em importações no ano de 2014. São centenas de fornecedores em 36 países suprindo mensalmente a nova demanda gerada pela oferta de produtos internacionais.

Com a migração das redes de fornecedores regionais para redes de clientes globais, sistemas logísticos mais eficientes e capazes de posicionar tanto matéria prima como produtos acabados com qualidade, preço e prazo adequados a essa nova realidade conquistam o status de ferramentas estratégicas.

Assim, cada vez mais, aumenta a relevância do papel dos portos na reestruturação da matriz de transportes brasileira, convertendo-os em peças fundamentais para a elevação da competitividade das empresas. A busca pela vantagem competitiva logística deve ser constante dentro das organizações. O aumento considerável do volume de mercadoria transportada via marítima trazem à tona os inúmeros problemas nos portos brasileiros, inaugurando na mídia o termo “apagão logístico”. Problemas estes, que afetam a produtividade e os custos operacionais, impactando diretamente os resultados das organizações que operam no mercado exterior, seja em importações ou exportações.

Estas transformações mostraram, entre outros aspectos, a necessidade de realizar grandes investimentos em equipamentos especializados e na infraestrutura

dos portos nacionais, de alterar a estrutura tarifária bastante rígida e a fragilidade na competição entre os portos, de racionalizar o uso de mão-de-obra, e de incentivar uma maior capacitação do operador portuário.

O presente estudo tem o objetivo de avaliar a viabilidade financeira da transferência das operações de importação da rede de Supermercados Muffato pelo viés dos custos de fretes marítimos e rodoviários, de e para, os portos de Paranaguá e Itajaí, bem como os custos dos terminais portuários dos dois portos citados.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 MODAIS DE TRANSPORTE E O MODAL HIDROVIÁRIO

Os custos de transporte representam a maior parcela dos custos logísticos de uma empresa, podendo chegar a 70% destes. Portanto, é muito importante analisar, escolher e utilizar os modais de transporte que tragam os melhores custos/benefícios para a empresa, a fim de conseguir maior eficiência nesse processo.

A matriz de transportes se divide em cinco modais básicos: rodoviário, ferroviário, hidroviário, dutoviário e aéreo.

Segundo MAGALHÃES (2013, p.108),

A escolha dos modais a serem utilizados deve levar em consideração as características operacionais de cada um deles, assim como as características físicas, tipos e atributo dos produtos a serem transportados.

O modal hidroviário tem como principal característica o baixo custo operacional, tem grande capacidade de carga e polui menos o ambiente que os demais modais. Destaca-se, portanto, como o modal de maior potencial de crescimento no Brasil na década de 2010, em função das características citadas e do tamanho das nossas costas. Entretanto, devido o transporte de grandes volumes, é um modal lento, que apresenta baixa disponibilidade e baixa confiabilidade.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divide a movimentação portuária, segundo a natureza de carga transportada pelos portos e terminais de uso privativo (TUP) em três tipos: granel sólido, granel líquido e cargas gerais.

2.2 PAPEL DOS PORTOS NA CADEIA DE SUPRIMENTOS

Luis Fernando Resano, na Palestra “Fórum Porto-Cidade do Rio de Janeiro”, apresenta breves definições sobre o referido conceito:

- Aspectos Políticos: É resultado de um jogo de relações locais, regionais, nacionais e internacionais; Parte vital da infraestrutura de transporte dos

países; Interface Políticas Governamentais e Alfandegárias são implementadas;

- Aspectos Econômicos: O porto é considerado um elo nas chamadas cadeias de distribuição; Interface concentradora da infraestrutura e da atividade comercial; Interface onde ocorrem os maiores custos e atrasos; Parte da rede mundial de transportes e ator na globalização das economias;
- Aspectos Tecnológicos: Área de trânsito entre modais, onde as cargas devem ser embarcadas/desembarcadas rapidamente;
- Aspectos Ecológicos: Porto é uma zona costeira abrigada da ação do mar, onde a navegação pode ancorar com segurança e proceder com suas atividades relacionadas com o setor terrestre;
- Aspectos Sociais: Conjunto de infraestruturas e equipamentos que viabilizam fluxos de movimentação de pessoas e mercadorias (GUERISE, 2015 apud RESANO).

Diferentemente da relevância que um porto assume atualmente, até 1960 as atividades portuárias restringiam-se ao embarque, desembarque e armazenagem de cargas. Os serviços prestados eram mais simplificados, não agregando valor, e as empresas atuavam individualmente.

Nas duas décadas seguintes, houve maior interação e integração entre empresas, operadores portuários e o governo. As atividades nestes portos transpunham a barreira do embarque e desembarque e alcançaram o manuseio de carga com a montagem de peças, embalagem e até a rotulagem.

Neste contexto, várias empresas foram criadas, pois surgiram novos serviços, além do transbordo de cargas, agregando valor às operações. Além da preocupação com o manuseio da carga foi criado um complexo de serviços em atendimento ao cliente, que por hora ainda não eram tão próximos dessas atividades.

Desde então, as empresas vêm se aprimorando para elevar seus níveis de serviço. Esse conjunto de mudanças incluiu novos métodos de movimentação de cargas, equipamentos com sofisticação tecnológica, mão-de-obra especializada e agilidade. Entretanto, o maior ícone da modernização dos portos, do transporte mundial e da movimentação de cargas, foi o contêiner.

Ainda segundo Guerise (2015 apud RESANO):

O transporte de cargas conteineirizada cresceu rapidamente e criou-se um novo sistema de transporte intermodal. Por conta disto, as atividades de produção e transporte formaram-se em rede internacional. A prestação de serviços teve seu escopo ampliado, incluindo-se outros elementos da logística e mais fortemente a distribuição.

Atualmente, o sucesso comercial de um porto pode decorrer da produtividade em movimentar suas cargas, de sua capacidade de geração de valor ou pela combinação de ambas. E, sob esta ótica, sugere-se que portos mais produtivos serão aqueles que estão preparados para movimentar grandes volumes de carga e embarcações de grande porte e/ou reduzir significativamente os custos unitários de seus produtos e, ainda, criando valor a suas cargas.

O custo operacional dos portos mais antigos é muito elevado e onera o total dos custos logísticos. Esses portos contrastam com os portos mais novos, que possuem melhor infraestrutura.

Os clientes dos portos procuram os serviços logísticos que possam agregar valor ao seu negócio e integrá-lo de forma global na cadeia de suprimentos, e isto representa um desafio especial na gestão portuária.

Atualmente os portos são considerados plataformas logísticas: onde são exercidas, por um ou mais operadores logísticos, todas as atividades relativas ao transporte, manuseio, embalagem, tecnologia da informação, gestão de inventário, finanças, controle de qualidade de cargas e mercadorias, tanto para trânsito nacional quanto para internacional. São verdadeiros centro de negócios.

É mais difícil um porto competir com base apenas nas funções tradicionais de movimentação de cargas, e por isso existe uma necessidade dos portos em procurar novos meios de obter vantagem competitiva.

2.3 MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS: UM BOM MOMENTO

Apesar do cenário econômico carregado, os portos brasileiros registraram aumento na movimentação de cargas no primeiro quadrimestre de 2015.

Ressalta Milton Lourenço, diretor da Associação Nacional dos Comissários de Despachos, Agentes de Carga e Logística (ACTC), no artigo “Portos: um bom momento” (LOURENÇO, 2015): “...só o porto de Santos, por onde passam 27% do comércio exterior brasileiro, movimentou no período 35,8 milhões de toneladas, resultado 3,5% superior à melhor marca até então (34,5 milhões), obtida em 2013”.

Segundo relatório divulgado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), as operações de contêineres também registraram evolução: foram 1,19 milhão de TEUs (unidade equivalente a 1 contêiner de 20 pés), com um crescimento

de 9% em relação ao mesmo período de 2014. Em unidades, foram movimentadas 767,9 mil contêineres, com um aumento de 10,5%. As importações responderam por menos de um terço da tonelagem de cargas movimentadas no quadrimestre: foram 10,8 milhões de toneladas, com um crescimento de 3,8% no período.

2.4 OS PROBLEMAS DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

O crescimento econômico e sustentável do país deve estar pautado em uma infraestrutura eficiente que viabilize o transporte e integre a população à economia nacional, através de modais de transportes e sistemas de comunicações eficazes, que otimizem a utilização de recursos.

Os modais brasileiros de transporte apresentam muitas deficiências e precisam de investimentos, sejam estes públicos ou privados, para melhoria e adequação.

Para Maxwell Augusto Meireles Barboza, na matéria “A Ineficiência da Infraestrutura Logística do Brasil”:

Os portos também precisam de investimentos para sua expansão e modernização. O setor esbarra em várias barreiras legais para sua expansão devido às necessidades ambientais e de mão-de-obra, que querem manter privilégios completamente incompatíveis com a realidade do mercado atual. Ainda o sistema portuário brasileiro acaba perdendo em produtividade pela falta de equipamentos necessários para movimentação de cargas (BARBOZA, 2014).

Como os problemas dos portos brasileiros são vários, será destacada uma pesquisa realizada pelo Instituto ILOS, onde são elencados os principais problemas enfrentados nos portos do Brasil.

Burocracia: A grande quantidade de documentos, as diversas exigências legais das agências reguladoras, somado ao tempo de liberação de embarque/desembarque de cargas, devido à verificação da documentação pertinente aos produtos nos portos do país, fazem com que essa burocracia seja o principal gargalo identificado pelos usuários do setor portuário.

Portos saturados: Observam-se filas de caminhões esperando algum espaço para descarregar no porto de Santos, imagem comum nos últimos meses, destacada como o segundo problema citado pelos usuários de portos em 2012: a saturação das

estruturas portuárias e a inevitável necessidade de esperar horas ou mesmo dias para embarcar/desembarcar mercadorias nos pátios.

Infraestrutura de acesso rodoviário: Com a saturação dos portos, o acesso à área portuária pelas rodovias é o terceiro aspecto mais relevante e mais preocupante por parte dos usuários. Observa-se que a insuficiente disponibilidade de vias, próximo às cidades, dificulta o tráfego, gerando engarrafamentos, a deficiência e inexistência de vias exclusivas geram competição entre caminhão e ferrovia, quando as mesmas deveriam ser complementares, acaba por se tornar a principal reclamação.

Custo portuário: os custos de manuseio da carga no pátio, a documentação, o deslocamento para o navio, entre outros, como sendo o quarto maior entrave deste setor em 2012. Sendo muito dinheiro gasto para que o usuário consiga importar ou exportar via portos nacionais.

Deficiência na armazenagem: Mesmo quando o usuário consegue transpor as filas e a falta de acesso ao pátio do terminal, este ainda se depara com a falta de espaço e de capacidade de armazenagem das mercadorias.

Demora na liberação dos produtos: Exigências burocráticas criam outro problema: o tempo em que as cargas com as mercadorias são liberadas e chegam ao porto.

Custo com demurrage: Este nome se dá quando uma empresa demora em fazer o carregamento ou descarregamento de mercadorias e o navio acaba ultrapassando o tempo de atracação reservado. Similar de quando é feito em um estacionamento de veículos, cobra-se um adicional pela “estadia” extra e esse custo é chamado de demurrage.

Autoridades públicas: A morosidade dos serviços de análise, liberação e autorização das agências públicas envolvidas com o porto – Anvisa, Ibama, Receita e Polícia Federal. A Secretaria Especial dos Portos (SEP) recentemente desenvolveu o programa Porto 24h, colocando as agências para funcionar durante todo o dia, uma iniciativa para tentar agilizar os processos.

Janela de atracação de navios: Este termo se dá devido ao espaço de tempo entre a saída de um navio, a atracação e operação do dia seguinte em um berço portuário, denominada de janela de atracação, este aspecto é alvo de queixas dos usuários do setor portuário brasileiro. O problema é a escassez de mão de obra, em especial os práticos e a defasagem dos equipamentos brasileiros que acabam por

atrasar a movimentação e prejudicam a fila de navios, que têm horário marcado também em outros portos.

2.5 GUERRA FISCAL DOS PORTOS

Como alternativa de vantagem competitiva, para atrair novos usuários, incrementando a economia, alguns portos como o de Itajaí, por exemplo, concediam incentivo fiscal, reduzindo a alíquota cobrada de ICMS.

Enquanto os portos do Sudeste cobravam 12% de alíquota, os portos que praticavam esta modalidade de benefício operavam com alíquota de 4%. Com isso, pagavam menos tributos, obtinham vantagem competitiva desleal e ganhavam participação nas importações totais do país.

Para acabar com esta prática, ou ao menos limitá-la, o Senado aprovou em 25 de Abril de 2012 a Resolução n. 13, fixando em 4% a alíquota de ICMS nas operações interestaduais com mercadorias importadas ou cujo conteúdo de importação fosse superior a 40%.

Com isso, o incentivo deixa de ser uma vantagem competitiva para os portos, e questões como modernização dos equipamentos, preços mais atrativos e serviços que agregam valor tornam-se primordiais para elevar o nível de serviço oferecido.

Hoje, a logística é a principal vantagem dos portos catarinenses e paranaense em relação ao porto de Santos, maior beneficiado pela nova regra por estar mais próximo dos grandes centros consumidores. Isso porque os portos de São Paulo estão congestionados e a liberação das cargas pode demorar o dobro.

Com a Resolução, toda a cadeia de importação teve que repensar nos preços e serviços oferecidos. Alguns portos mudaram a forma de cobrança pela armazenagem de carga, passando a cobrar diárias e não mais períodos, reduzindo o valor pago pelas importadoras.

O desafio agora é buscar um ponto de equilíbrio logístico, operacional e fiscal.

3 METODOLOGIA

Após identificada a demanda por redução de custos logísticos, decorrentes das importações da empresa Muffato, devido à atual conjuntura político-econômica do País, optou-se pela análise de viabilidade de transferência das operações portuárias do Porto de Paranaguá para o Porto de Itajaí.

Inaugurado em 1935, o Porto de Paranaguá é o maior porto graneleiro da América Latina. Atualmente, o Porto de Paranaguá é um dos mais importantes centros de comércio marítimo do mundo, unindo localização estratégica a uma das melhores infraestruturas portuárias da América Latina. Entre as principais cargas movimentadas em Paranaguá estão: soja, farelo, milho, sal, açúcar, fertilizantes, contêineres, congelados, derivados de petróleo, álcool e veículos.

No contexto histórico do Estado do Paraná, o Porto de Paranaguá foi a porta de entrada para os primeiros povoadores do Paraná, e desde a segunda metade do século XVI, o Porto sempre foi a principal exportador da região que mais produz produtos agrícolas do Brasil.

Sendo tradicionalmente um porto de carga geral, o Porto de Itajaí vem apresentando um crescimento surpreendente nos últimos anos. Ao longo dos anos recentes, as principais mercadorias movimentadas pelo Porto de Itajaí foram: madeira e derivados; frangos congelados (maior porto exportador do Brasil); cerâmicos; papel kraft; máquinas e acessórios; tabacos; veículos; têxteis; açúcar e carne congelada. Merece destaque a movimentação de contêineres, que coloca o Complexo Portuário de Itajaí na segunda posição do ranking nacional, atrás apenas do Porto de Santos.

As informações necessárias para análise de custos foram obtidas através de orçamentos de empresas parceiras do Muffato, considerando-se tanto os custos com importações, quanto custos de movimentação portuária e logística até os centros de distribuição.

4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

4.1 COMPARATIVO DOS FRETES MARÍTIMOS

A seguir, um quadro comparativo com os custos dos fretes marítimos dos portos de origem dos fornecedores do Super Muffato para os portos de Paranaguá e Itajaí. Preços relativos ao mês de Junho de 2015. Valores expressos em dólares e euros de acordo com a moeda utilizada em cada país de origem.

Notar que 20 ST/HC refere-se a conteineres de 20 pés e 40 ST/HC a conteineres de 40 pés, comumente utilizados pelo Super Muffato.

Quadro 1 - Comparativo dos Fretes Marítimos

Custo dos fretes marítimos	Paranaguá	Itajaí	Diferença Monetária	Variação Percentual	Paranaguá	Itajaí	Diferença Monetária	Variação Percentual
Portos de Origem	20 ST/HC	20 ST/HC			40 ST/HC	40 ST/HC		
Shanghai/Ningbo/Shenzhen /Chiwan/ Yantian/Shekou	\$ 165.00	\$ 175.00	\$ 10.00	6.06	\$ 275.00	\$ 290.00	\$ (15.00)	5.45
Quingdao	\$ 165.00	\$ 175.00	\$ 10.00	6.06	\$ 275.00	\$ 290.00	\$ (15.00)	5.45
Xiamen	\$ 165.00	\$ 175.00	\$ 10.00	6.06	\$ 275.00	\$ 295.00	\$ (20.00)	7.27
Jiangmen	\$ 315.00	\$ 345.00	\$ 30.00	9.52	\$ 460.00	\$ 460.00	\$ -	0.00
Shantou	\$ 270.00	\$ 290.00	\$ 20.00	7.41	\$ 435.00	\$ 435.00	\$ -	0.00
Wuhu	\$ 250.00	\$ 250.00	\$ -	0.00	\$ 375.00	\$ 375.00	\$ -	0.00
Fuzhou	\$ 250.00	\$ 250.00	\$ -	0.00	\$ 375.00	\$ 375.00	\$ -	0.00
Zhongshan	\$ 310.00	\$ 310.00	\$ -	0.00	\$ 460.00	\$ 460.00	\$ -	0.00
Gangzhou	\$ 250.00	\$ 310.00	\$ 60.00	24.00	\$ 325.00	\$ 460.00	\$ (135.00)	41.54
Huangpu	\$ 250.00	\$ 290.00	\$ 40.00	16.00	\$ 325.00	\$ 375.00	\$ (50.00)	15.38
Wuhan	\$ 285.00	\$ 315.00	\$ 30.00	10.53	\$ 585.00	\$ 650.00	\$ (65.00)	11.11
Xiaolan	\$ 310.00	\$ 310.00	\$ -	0.00	\$ 460.00	\$ 460.00	\$ -	0.00
Shunde	\$ 285.00	\$ 285.00	\$ -	0.00	\$ 585.00	\$ 650.00	\$ (65.00)	11.11
Nanjing	\$ 285.00	\$ 285.00	\$ -	0.00	\$ 425.00	\$ 650.00	\$ (225.00)	52.94
Tianjin	\$ 250.00	\$ 310.00	\$ 60.00	24.00	\$ 325.00	\$ 460.00	\$ (135.00)	41.54
BÉLGICA: Antuérpia	€ 250.00	€ 500.00	€ 250.00	100.00	€ 550.00	€ 1,000.00	\$ (450.00)	81.82
ESPAÑA: Barcelona	€ 490.00	€ 600.00	€ 110.00	22.45	€ 980.00	€ 1,200.00	\$ (220.00)	22.45
ESPAÑA: Algeciras	€ 490.00	€ 600.00	€ 110.00	22.45	€ 980.00	€ 1,200.00	\$ (220.00)	22.45
ESPAÑA: Valencia	€ 490.00	€ 750.00	€ 260.00	53.06	€ 980.00	€ 1,390.00	\$ (410.00)	41.84
ITALIA: Genova / Livorno	€ 390.00	€ 675.00	€ 285.00	73.08	€ 780.00	€ 1,325.00	\$ (545.00)	69.87
ITALIA: Nápoles / Salerno	€ 480.00	€ 775.00	€ 295.00	61.46	€ 980.00	€ 1,525.00	\$ (545.00)	55.61
ITALIA: Civitavecchia	€ 480.00	€ 775.00	€ 295.00	61.46	€ 980.00	€ 1,425.00	\$ (445.00)	45.41
PORTUGAL: Leixões / Lisboa	€ 440.00	€ 725.00	€ 285.00	64.77	€ 880.00	€ 1,425.00	\$ (545.00)	61.93
ALEMANHA: Hamburgo	€ 250.00	€ 575.00	€ 325.00	130.00	€ 550.00	€ 1,150.00	\$ (600.00)	109.09
POLONIA: Gdynia	€ 480.00	€ 1,150.00	€ 670.00	139.58	€ 980.00	€ 1,650.00	\$ (670.00)	68.37
COLOMBIA: Cartagena	\$ 800.00	\$ 775.00	\$ (25.00)	-3.13	\$ 120.00	\$ 900.00	\$ (780.00)	650.00
EQUADOR: Guayaquil	\$ 1,500.00	\$ 1,700.00	\$ 200.00	13.33	\$ 1,900.00	\$ 1,950.00	\$ (50.00)	2.63
PERU: Callao	\$ 1,475.00	\$ 1,720.00	\$ 245.00	16.61	\$ 2,250.00	\$ 2,420.00	\$ (170.00)	7.56
VIETNÃ: haiphong	\$ 925.00	\$ 600.00	\$ (325.00)	-35.14	\$ 1,850.00	\$ 1,700.00	\$ 150.00	-8.11
INDIA: Nhava Sheva / Mumbai	\$ 750.00	\$ 690.00	\$ (60.00)	-8.00	\$ 1,150.00	\$ 990.00	\$ 160.00	-13.91
TAILÂNDIA: Bangkok	\$ 500.00	\$ 325.00	\$ (175.00)	-35.00	\$ 1,000.00	\$ 1,150.00	\$ (150.00)	15.00
Turquia: Izmir, Ambarlı, istambul	\$ 875.00	\$ 875.00	\$ -	0.00	\$ 1,750.00	\$ 1,750.00	\$ -	0.00
Média da variação percentual				24.58	Média da variação percentual		44.49	

No quadro acima notamos uma variação percentual média dos preços dos fretes de 24.58% maior para o Porto de Itajaí em relação ao porto de Paranaguá para

conteineres de 20 pés. Para os fretes com conteineres de 40 pés a variação média foi ainda maior chegando a 44.49%.

4.2 COMPARATIVO DOS FRETES RODOVIÁRIOS

Quanto aos transportes rodoviários, foram feitos comparativos dos custos dos fretes partindo dos dois portos em estudo para os dois Centros de Distribuição do Super Muffato localizados nas cidades de Cascavel e Cambé, ambas no estado do Paraná. Os valores dos dois quadros abaixo são valores médios entre as três principais transportadoras parceiras utilizadas pelo Super Muffato, são elas: Transportadora Falcão, Transportadora BS LOG e Itracom Transportes. Valores cotados no mês de Junho de 2015 expressos em reais.

Quadro 2 - Comparativo dos Fretes Rodoviários

Destino: Centro de Distribuição de CAMBÉ					
Porto de Origem		Itajaí	Paranaguá	Diferença Monetária	Variação Percentual
20 ST/HC - até 10 tons		R\$ 3,700.00	R\$ 2,550.00	R\$ 1,150.00	-31.08
40 ST/HC - até 10 tons		R\$ 3,880.00	R\$ 2,550.00	R\$ 1,330.00	-34.28
20 ST/HC ou 40 ST/HC até 22 tons		R\$ 3,880.00	R\$ 2,700.00	R\$ 1,180.00	-30.41
20 ST/HC ou 40 ST/HC - acima de 22 tons		R\$ 4,100.00	R\$ 2,900.00	R\$ 1,200.00	-29.27
20ST/HC ou 40 ST/HC refrigerado - até 28 tons		R\$ 4,250.00	R\$ 3,050.00	R\$ 1,200.00	-28.24
Média da variação percentual					-30.66

Destino: Centro de Distribuição de CASCABEL					
Porto de Origem		Itajaí	Paranaguá	Diferença Monetária	Variação Percentual
20 ST/HC - até 10 tons		R\$ 3,980.00	R\$ 2,790.00	R\$ 1,190.00	-29.90
40 ST/HC - até 10 tons		R\$ 4,150.00	R\$ 2,790.00	R\$ 1,360.00	-32.77
20 ST/HC ou 40 ST/HC até 22 tons		R\$ 4,150.00	R\$ 3,050.00	R\$ 1,100.00	-26.51
20 ST/HC ou 40 ST/HC - acima de 22 tons		R\$ 4,550.00	R\$ 3,350.00	R\$ 1,200.00	-26.37
20ST/HC ou 40 ST/HC refrigerado - até 28 tons		R\$ 4,900.00	R\$ 3,730.00	R\$ 1,170.00	-23.88
Média da variação percentual					-27.89

No primeiro quadro comparamos os custos dos fretes rodoviários a partir dos dois portos estudados para o Centro de Distribuição situado em Cambé. Percebe-se que o custo médio neste caso é de 30.66% inferior para as cargas provenientes do porto de Paranaguá em relação ao porto de Itajaí.

No segundo quadro, quando comparamos fretes com destino para o Centro de Distribuição de Cascavel, os custos são 27,89% mais barato para cargas vindas de Paranaguá em relação a Itajaí.

4.3 COMPARATIVO DOS CUSTOS PORTUÁRIOS

No que tange os custos portuários, como: Armazenagem, Movimentação de Cargas, Ova e Desova, Monitoramento de Temperaturas, Segregação, Posicionamento de Carga e Pesagens, veja abaixo quadro comparativo para os dois portos estudados.

Quadro 3 - Comparativo dos Custos Portuários

Tarifas Portuárias				
Itens	Descrição do Serviço	Paranaguá	Itajaí	Observações
1	Armazenagem - até 05 dias	isento	0,26% Sobre o CIF	mínimo 460,00 reais por todo período
2	Armazenagem do 6º ao 12º dia	isento	0,18% Sobre o CIF	mínimo 100,00 reais/dia
3	Armazenagem do 13º ao 21º dia	isento	0,30% Sobre o CIF	mínimo 263,00 reais/dia
4	Armazenagem a partir do 22º dia	isento	0,34% Sobre o CIF	mínimo 305,00 reais/dia
5	Armazenagem até 10 dias	isento	x	
6	Armazenagem entre 11 e 15 dias	100,00 reais/cntr	x	
7	Armazenagem entre 16 e 30 dias	300,00 reais/cntr	x	
8	Posicionamento de carga	incluso nos itens 6 e 7	R\$ 793.00	
10	Movimentação/Levante	incluso nos itens 6 e 7	R\$ 212.00	
9	Abertura/troca de lacre	R\$ 5.25	R\$ 129.00	
11	Ova/Desova 20 ST/HC Paletizado	R\$ 438.36	R\$ 1,675.00	
12	Ova/Desova 40 ST/HC Paletizado	R\$ 593.25	R\$ 1,675.00	
13	Ova/Desova 20 ST/HC manual	R\$ 657.54	mediante proposta	
14	Ova/Desova 40 ST/HC manual	R\$ 889.88	mediante proposta	
15	Monitoramento de temperatura/dia	R\$ 122.73	R\$ 163.00	
16	Segregação	isento	R\$ 594.00	
17	Pesagem dentro do terminal	R\$ 74.00	R\$ 173.00	
18	Pesagem entrada/saída	R\$ 74.00	R\$ 61.37	
19	Pesagem carga solta	R\$ 120.00	R\$ 61.00	mínimo 120,00 reais em Paranaguá

No quadro acima não conseguimos encontrar um padrão matemático para comparação numérica, pois cada porto tem seu próprio método de cobrança. De qualquer forma, nota-se claramente que os custos são maiores para o porto de Itajaí considerando todo o contexto tarifário.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A importação pode ser uma alternativa para ganhar competitividade no mercado, na busca incessante por melhores condições comerciais.

Diversificar fornecedores; melhorar o mix de produtos, agregando valor a empresa frente aos concorrentes e vender produtos que muitas vezes possuem qualidade superior aos encontrados no mercado interno, são alguns propósitos do setor de importação da rede de supermercados Muffato.

A análise logística da importação, como tempo de trânsito, condições de manuseio e acondicionamento, frete, serviço de transporte internacional, transbordo de cargas, entre outros, é fundamental para o sucesso da importação estratégica.

O presente estudo teve o objetivo de avaliar a viabilidade de transferência das operações de importação da rede Muffato, do Porto de Paranaguá para o Porto de Itajaí, a fim de reduzir os custos logísticos.

Através das análises realizadas, os resultados obtidos demonstraram que o projeto não é viável, uma vez que aumentariam os custos portuários e de transporte.

O comércio internacional apresenta muitos desafios, mas também muitas oportunidades. E, no caso da importação, se bem aproveitadas, pode contribuir com a competitividade das empresas no mercado interno.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARBOZA, Maxwell Augusto Meireles. A Ineficiência da Infraestrutura Logística do Brasil. **Revista Portuária: Economia & Negócios**. 2014. Disponível em: <<http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/16141>>. Acesso em: 21/07/2015.

BRASIL, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Análise e Avaliação da Organização Institucional e da Eficiência da Gestão do Setor Portuário Brasileiro**. São Paulo: Booz & Company, 2012. Disponível em: <http://www.bnDES.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bnDES_pt/Galerias/Arquivos/produtos/download/chamada_publica_FEP0110_resultado_vol_2.pdf>. Acesso em: 21/07/2015.

GUERISE, Luciana. **A importância da Relação Porto-Cidade diante do Atual Cenário Econômico Mundial**. Fórum Porto-Cidade do Rio de Janeiro: Tema de Palestra de Luis Fernando Resano - ABTP Maio/2015. Disponível em: <<http://saberglobal.com.br/?p=1441>>. Acesso em: 08/07/2015.

História do Porto de Itajaí. Disponível em: <www.portoitajai.com.br>. Acesso em: 04/08/2015.

História do Porto de Paranaguá. Disponível em: <www.portosdoparana.pr.gov.br>. Acesso em: 04/08/2015

LOURENÇO, Milton. Portos: um bom momento. **Revista Portuária: Economia & Negócios**. 2015. Disponível em: <<http://www.revistaportuaria.com.br/colunas/1375>>. Acesso em: 21/07/2015.

MAGALHÃES, André. **Gestão da cadeia de suprimentos**. 1 ed. Rio de Janeiro: FGV, 2013.

O Fim da Guerra dos Portos. Disponível em: <www.estadao.com.br>. Acesso em: 08/07/2015.

7 APÊNDICE

APÊNDICE A – O MODAL RODOVIÁRIO DE TRANSPORTE COMO GARGALO NA DISTRIBUIÇÃO DAS MERCADORIAS IMPORTADAS

Carolina de Almeida Mahmoud

RESUMO

A infraestrutura de transportes se caracteriza como importante condutora do crescimento e desenvolvimento econômico de um país. No caso brasileiro, o setor de transportes, pelas suas deficiências, tem contribuído para reduzir a competitividade das empresas. O sucesso das importações do país está diretamente ligado à infraestrutura nacional e seus modais de transporte, principalmente o rodoviário, que distribui as mercadorias importadas que chegam nos portos. Portanto, uma boa malha rodoviária fornece uma vantagem competitiva ao país. Analisando a infraestrutura brasileira, fica evidente que o que acontece é o contrário, o modal rodoviário é um gargalo para as importações, e constitui parte do chamado Custo Brasil.

Palavras-chave: Modal Rodoviário. Importações. Infraestrutura

1 INTRODUÇÃO

A falta de estrutura e o excesso de burocracia nos portos, juntamente com as condições precárias das rodovias do país, têm como resultado o aumento de filas de caminhões nos principais portos do país, longas esperas e o não cumprimento dos prazos de entrega. Tudo isso resultando no aumento dos custos de transporte e redução da competitividade das empresas importadoras.

Diante da falta de disponibilidade de outros modais, como o ferroviário por exemplo, o transporte rodoviário é muito utilizado nas operações de distribuição de cargas no Brasil. Este modal é o indutor do desenvolvimento e da integração nacional. No setor de importação, tem papel fundamental, complementando o modal hidroviário (portuário).

Neste trabalho será analisado o modal rodoviário como agente dificultador na distribuição das mercadorias importadas pelo país, bem como suas características e atual infraestrutura brasileira.

Tal abordagem se justifica devido os custos logísticos serem bastante significativos para as empresas, em especial os custos com transporte, que acabam por elevar o preço dos produtos, tornando-as menos competitivas no mercado.

O trabalho analisa a ineficiência da infraestrutura do transporte rodoviário de cargas no Brasil, visualizando os gargalos e as necessidades de investimentos através das políticas públicas e investimentos do setor privado.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2. 1 A ESCOLHA DO MODAL DE TRANSPORTE

Segundo Bowersox e Closs (2004, p.282),

Os cinco modais de transporte básicos são o ferroviário, o rodoviário, o aquaviário, dutoviário e o aéreo. A importância relativa de cada tipo pode ser medida pela distância coberta pelo sistema, pelo volume de tráfego, pela receita e pela natureza da composição de tráfego.

Cada modal de transporte apresenta suas próprias características de tempo de transporte, capacidade e custo. Para a escolha do melhor modal a ser utilizado, além das características, primeiramente deve-se analisar quais os modais disponíveis e o mais adequado a cada necessidade.

Em países desenvolvidos é comum ter disponíveis os modais mais adequados, diferentemente do que acontece no Brasil, onde há um desequilíbrio na matriz de transportes, principalmente pela alta disponibilidade do modal rodoviário e restrição na disponibilidade de outros modais.

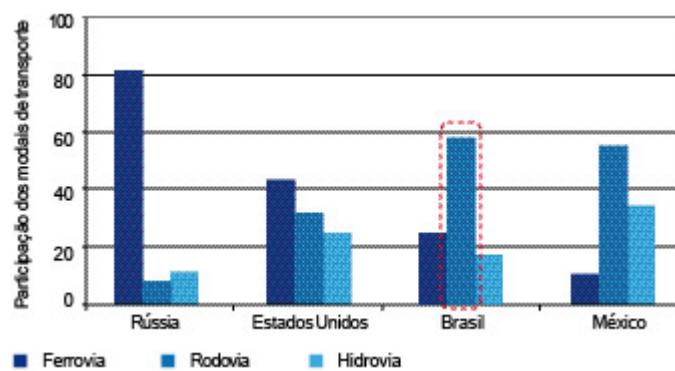


Figura 1: Matriz de Transporte – Comparaçao entre o Brasil e outros países. Fonte: IPEA, 2014.

A dependência excessiva do transporte brasileiro de cargas em relação às rodovias fica evidente quando comparada a participação deste modal com outros países de dimensão continental.

Conforme Vivaldini e Pires (2010, p. 133),

Historicamente, no Brasil, o modal rodoviário é o de maior expressão, apesar de em alguns segmentos não representar o menor custo. Entretanto, por ser mais flexível e apresentar mais oferta, ele é exageradamente o mais utilizado no país.

Um grande desafio para o setor de importação está na logística, no trajeto dos portos até os centros de armazenagem e distribuição. A etapa de distribuição é mais complexa do que simplesmente carregar e descarregar mercadorias. É preciso analisar o tipo de mercadoria transportada e as diversas rotas, a fim de selecionar o melhor modal a ser utilizado. Embora a escolha do modal dependa de fatores determinantes como a análise profunda de custos, quase sempre a escolha esbarra na disponibilidade de infraestrutura.

Dentre os modais existentes, o aéreo é o mais rápido, e também o mais caro, sendo geralmente utilizado para transporte de produtos altamente perecíveis e encomendas urgentes. Já os modais com custo mais acessível, como o hidroviário e o ferroviário, esbarram na desvantagem do tempo de trânsito maior. O transporte dutoviário possui lista limitada de serviços e capacidades, sendo mais utilizado em commodities. No Brasil, o transporte rodoviário acaba sendo o mais utilizado, pois tem custo adequado e prazo de entrega razoável, atendendo a maioria dos segmentos e clientes.

2.2 CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL

A principal vantagem do transporte rodoviário é que ele chega a praticamente todos os pontos do país, com mais de 1,6 milhão de km de estradas e, também, não exige tanta burocracia como em outros modais, atendendo mais rapidamente à demanda das empresas.

O modal rodoviário possui a maior representatividade entre os modais existentes, pois é o mais adequado para curtas e médias distâncias e possui maior flexibilidade devido à grande extensão da malha, integrando todos os Estados brasileiros.

Uma possível explicação para a persistência de investimentos nas rodovias refere-se aos custos de construção das vias e ao foco de curto prazo dos planejamentos de transporte no país. O custo de implantação das rodovias, quando comparado com outros modais, é baixo, aliado à rapidez de construção. Isso faz com que o modal rodoviário esteja sempre no topo dos que mais cresce no Brasil.

Por outro lado, percebe-se o alto custo de manutenção do modal; é forte poluente, com grande impacto ambiental; possui velocidade moderada de transporte, devido às condições de conservação das estradas, fazendo com que o custo se torne alto para grandes distâncias; ainda, possui baixa capacidade de carga, com limitação de volume e peso; apresenta custo de frete mais elevado que o modal ferroviário, por exemplo, sendo recomendado para produtos de alto valor agregado ou perecíveis.

2.3 INFRAESTRUTURA DA MALHA RODOVIÁRIA BRASILEIRA

Entre os grandes gargalos da importação e da redução de custos logísticos, está a infraestrutura da malha rodoviária no Brasil. Percebe-se facilmente a degradação do setor rodoviário, que apresenta problemas de conservação e manutenção, com exceção dos trechos já concedidos a empresas privadas, em que há um tipo de subsídio cruzado que permite realizar a manutenção dos trechos não concedidos por falta de viabilidade econômica.

O indicador de qualidade mais divulgado é a Pesquisa CNT (Confederação Nacional dos Transportes) sobre as condições da malha rodoviária brasileira. Segundo essa pesquisa, apenas 12% das estradas brasileiras são pavimentadas e, ainda na malha pavimentada, existem desgastes, trincos, remendos, afundamentos, ondulações e buracos e, em 0,5% a pista está destruída.

Obviamente existem rodovias no Brasil em ótimo ou bom estado de conservação. No entanto, a grande maioria delas são concessões, ou seja, privadas e cobram pedágio, acarretando em mais um custo no transporte.

As rodovias concedidas à iniciativa privada apresentaram resultados bem mais satisfatórios do que as sob gestão pública. Enquanto apenas 29% das rodovias sob gestão pública tiveram estado geral avaliado como bom ou ótimo, no caso das concedidas, o índice subiu para 74%.

É comum no Brasil a construção de rodovias de asfalto, cujo preço, em geral, é inferior ao pavimento em concreto. Contudo, as vias asfálticas sofrem deformações constantes, dados o clima brasileiro e o peso das cargas transportadas, o que reduz a durabilidade e desempenho das rodovias. 1% de excesso de carga em um eixo isolado aumenta em 4% o desgaste do pavimento. Ou seja, se a sobrecarga for de 5% no caminhão, uma rodovia projetada para durar 10 anos tem sua vida útil reduzida para 8 anos. Já se o peso exceder 20%, a durabilidade cai para apenas 4,5 anos. Sabe-se que as condições do pavimento das vias influenciam significativamente no preço dos fretes, pois não apenas aumenta o tempo de transporte, mas também o gasto de combustível e desgaste dos veículos. De acordo com a Pesquisa CNT, o custo de transporte de cargas por rodovias no Brasil é, em média, 28% mais caro do que seria caso as estradas apresentassem as condições ideais de pavimento.

Outro grande problema das rodovias brasileiras é o roubo de cargas. Segundo a mesma pesquisa CNT, perde-se anualmente em cargas o equivalente a US\$ 32 milhões. Entre as cargas mais visadas estão produtos têxteis e confecções, alimentícios, eletroeletrônicos e de higiene e limpeza. Entre as principais ineficiências causadas pelo roubo de cargas estão a falta de otimização nas rotas de entrega, gastos com seguro e gerenciamento de risco e baixa utilização da capacidade por limitação do seguro. As rodovias dos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo concentram o maior índice de perdas.

Também, o transporte rodoviário de cargas, com suas inúmeras rotas e prestadores de serviço, é aquele em que se verifica a maior dificuldade de fiscalização. Neste modal, as fiscalizações relacionadas a excesso de cargas nos caminhões, excesso de velocidade, sonegação fiscal, dentre outras, tornam-se de difícil execução. A polícia rodoviária, responsável pelas fiscalizações nas rodovias brasileiras, historicamente, recebe recursos insuficientes para os investimentos necessários em equipamentos e mão-de-obra.

2.4 INVESTIMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS

Para um setor de tamanha importância econômica, fica evidente o dever de interferência da iniciativa pública. Uma das formas pelas quais o Estado pode atuar

no desenvolvimento deste setor é pela realização de investimentos diretos por meio da construção, manutenção e adequação das vias.

Ciente da precariedade da infraestrutura do país, o Governo Federal lança em 2007 o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) com o objetivo de reduzir as deficiências do Brasil em quatro áreas principais: saneamento, logística, energia e habitação. A economia brasileira e a carência do país em infraestrutura logística vêm levando o governo brasileiro a priorizar o setor de transportes.

Com o objetivo de melhorar a fiscalização nas estradas, por conta da sobrecarga dos caminhões, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) lançou o Plano Nacional Estratégico de Pesagem (PNP). O PNP faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento e prevê a construção, instalação, manutenção e operação de postos de pesagem nas rodovias federais.

Além do PNP, o PAC também prevê outros investimentos para o modal rodoviário, como melhorias e duplicação de rodovias.

O governo criou também a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) para estruturar e qualificar o processo de planejamento integrado de logística no país.

Porém, o volume de recursos destinados ao transporte no Brasil é insuficiente para melhorar a qualidade das rodovias. Ainda assim, os valores não chegam a ser investidos devido a problemas de gestão e excesso de burocracia.

A queda do repasse de recursos federais para investimentos em infraestrutura rodoviária levou o Governo Federal a buscar empresas privadas para investirem no setor através do Programa de Concessão de Rodovias Federais. A escolha é feita por licitação. Em suma, constata-se que as concessões do Governo Federal começaram modestamente, mas nos últimos anos ganharam relevância e passaram a ser realizadas em escala crescente. Através do programa já foram concedidos mais de 15 mil km de estradas para a administração privada.

Outra forma utilizada pelo governo para captar recursos são as Parcerias Público-Privadas, opção empregada em rodovias com pouca ou nenhuma rentabilidade econômica. Neste caso, a parceria é feita geralmente por concessão patrocinada, na qual o usuário paga uma tarifa e o governo complementa a receita para que o empreendimento se torne viável economicamente.

Os investimentos, porém, ainda estão abaixo das necessidades do país. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), somados os investimentos públicos e privados, o setor de transportes deverá receber aportes de

R\$ 30 bilhões este ano, valor correspondente a 0,55% do Produto Interno Bruto (PIB) do país, valor bem próximo aos 0,6% investido de 2010 a 2014. Outros países emergentes, como Rússia, Índia, China, Coreia, Vietnã, Chile e Colômbia, aplicam 3,4% do PIB, seis vezes mais que o Brasil.

2.5 TRANSPORTE COLABORATIVO COMO ALTERNATIVA PARA O GARGALO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Uma grande iniciativa, já bastante praticada em países desenvolvidos, a fim de buscar maior eficiência na cadeia de distribuição, é a prática do transporte colaborativo, definido como sendo um processo que une empresas e prestadores de serviços logísticos no intuito de eliminar as ineficiências do planejamento e da execução do transporte individual. Quando o mercado enfrenta restrições na oferta de transporte os embarcadores se tornam sócios dos prestadores de serviços, facilitando o compartilhamento de transporte. Um exemplo é o chamado back hault, ou carga de retorno, onde o caminhão que leva cargas do centro de distribuição do varejista para as lojas, após fazer esse serviço passa pelas fábricas de alguns fornecedores do varejista e retorna carregado ao centro de distribuição.

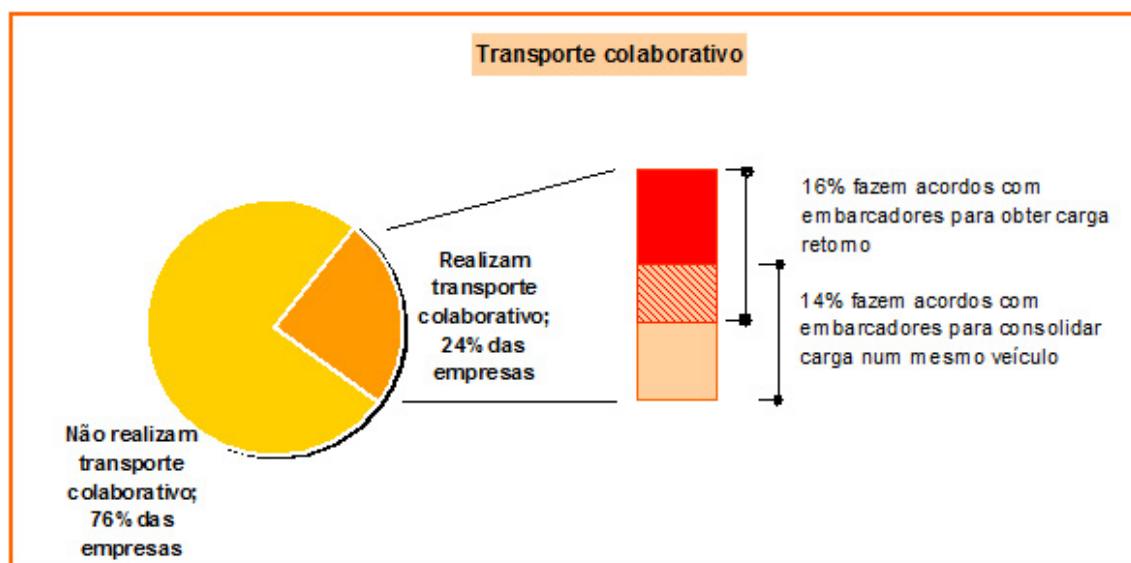


Figura 2: Transporte Colaborativo. Fonte: Panorama Logístico CEL/COPPEAD – Gestão do Transporte Rodoviário de Cargas nas Empresas – Práticas e Tendências.

O compartilhamento de cargas em uma mesma rota, com o surgimento dos operadores logísticos, consolidam carregamentos fracionados de diversas empresas a fim de completar um carregamento.

Com a prática do transporte colaborativo as empresas conseguem inúmeras vantagens, como redução do espaço e tempo ocioso do veículo, diminuem as operações com carga vazia ou incompleta e podem diminuir os custos logísticos com o rateamento dos custos fixos de transportes. O compartilhamento das operações também pode viabilizar um melhor desempenho no nível de serviço, que pode ser uma importante e inovadora fonte de vantagem competitiva.

3 METODOLOGIA

O presente trabalho tem por objetivo demonstrar como o modal de transporte rodoviário pode influenciar negativamente as importações. Para tanto realizou-se uma breve caracterização do modal, apresentando suas principais vantagens e desvantagens. Em seguida é feita uma análise do panorama brasileiro de rodovias, constatando-se suas condições precárias. Ainda, apresenta-se alternativas de investimentos na infraestrutura rodoviária, seja por projetos públicos, privados ou parcerias. E, por fim, faz-se uma análise de uma nova modalidade no transporte rodoviário, como alternativa de redução de custo.

Por fim, constatou-se como a má conservação do modal e a falta de investimentos acabam virando um gargalo nas importações do país, seja pelo aumento dos custos com transporte ou perda de competitividade das empresas importadoras.

4 CONCLUSÃO

Com uma infraestrutura fragilizada, o Brasil tem, na modernização dos modais de transporte, um grande desafio a superar. O gargalo existente no complexo rodoviário tem sido uma forte barreira para deslanchar o crescimento da economia nacional.

Apesar dos seus prós e contras, ainda prevalece a utilização do modal rodoviário para complementar o transporte de mercadorias importadas, muito influenciado pelo baixo investimento em infraestrutura nos demais modais.

A precariedade das estradas brasileiras imprime o Custo Brasil às mercadorias, o que prejudica a competitividade e os entraves logísticos no fluxo de mercadorias inflam os preços destas. Torna-se importante destacar que, quanto menor o valor agregado da mercadoria, maior é a participação das despesas de transporte no faturamento da empresa.

Mesmo com os sinais de desaceleração da economia, as condições do sistema rodoviário precisam melhorar. O sistema rodoviário necessita passar por um processo de várias etapas para ser aprimorado, como elaboração de projetos, licitações – sejam obras públicas, concessões ou parcerias.

Porém, tudo isso demanda tempo e investimentos na ordem de bilhões de reais. Serviços de recapeamento de estradas, como se vê, são meros paliativos e não resultam em melhoria duradoura da infraestrutura rodoviária.

Tomando como premissa a possível eficiência do modal rodoviário, o setor comercial poderia maximizar as vantagens trazidas pelo transporte e reduzir as disparidades de custo e tempo, tornando mais eficiente a distribuição das mercadorias para o mercado nacional.

REFERÊNCIAS

Agência CNT de Notícias. Disponível em: <www.cnt.org.br>. Acesso em: 27 de agosto de 2015.

ALVES, Julio C. B.; PAPPA, Marcia F. **Logística Empresarial**. Maringá: Centro Universitário de Maringá, 2014.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. **Logística Empresarial: O Processo de Integração da Cadeia de Suprimento**. São Paulo: Atlas, 2008.

MAGALHÃES, André. **Gestão da Cadeia de Suprimentos**. Rio de Janeiro: FGV, 2013.

Matriz de Transporte – Comparação entre o Brasil e outros países. Disponível em: <www.ipea.gov.br>. Acesso em 28 de agosto de 2015.

O Transporte de Cargas no Brasil. Disponível em: <www.imamm.com.br>. Acesso em: 25 de agosto de 2015.

Panorama Logístico CEL/COPPEAD – Gestão do Transporte Rodoviário de Cargas nas Empresas – Práticas e Tendências. Disponível em: <www.ilos.com.br>. Acesso em: 27 de agosto de 2015.

Pesquisa CNT de Rodovias 2014. Disponível em: www.pesquisarodovia.cnt.org.br. Acesso em: 25 de agosto de 2015.

VIVALDINI, Mauro; PIRES, Sílvio R.I. **Operadores Logísticos: Integrando Operações em Cadeia de Suprimento**. São Paulo: Atlas, 2010.

