

6

Conclusão

Neste capítulo apresentaremos algumas conclusões sobre o conteúdo deste trabalho, tais conclusões servirão para avaliar a atual situação logística do comércio exterior brasileiro através da principal porta de entrada e saída de divisas, com fins ao desenvolvimento sócio-econômico brasileiro.

O Comércio Exterior, como por diversas vezes já mencionado, é fundamental para o crescimento sócio-econômico de qualquer nação que procure desenvolvê-lo sem políticas restritivas. Empregos, desenvolvimento tecnológico, desenvolvimento comercial e industrial, enfim, diversos são os benefícios adquiridos pela nação que ingresse no mercado internacional.

Neste sentido, confirma-se a importância da logística para se alcançar a eficiência para que o ingresso no comércio exterior não seja apenas temporário em função dos obstáculos e a concorrência acirrada em um mundo globalizado e sem fronteiras.

A eficiência logística e o conseqüente ingresso e manutenção no mercado internacional deve estar respaldado em uma estratégia de redução de custos, redução dos tempos envolvidos, evitando-se assim perdas e garantindo entregas dentro dos prazos e condições admitidas pelo mercado internacional.

Importante ressaltar que devemos adotar também uma estratégia de cadeia global, onde o planejamento prévio das operações processo-a-processo se torna ponto crucial para o alcance da fatia de mercado através da redução de obstáculos e com planos de contingência também previamente planejados, para que os imprevistos sejam transpostos com o mínimo de prejuízos sobre a operação.

Lembramos também que com uma logística enxuta e eficiente, será possível obter reduções de custos adquirindo e remetendo produtos de qualidade dentro dos padrões internacionais, determinando desta forma uma política de preços competitivos com serviços de qualidade agregados ao produto.

Na busca de processos com menores custos e transporte de grandes volumes com a segurança desejada, chegamos ao ponto de maior importância para o comércio exterior, a logística portuária, que assume papéis de grande importância para o desenvolvimento do comércio exterior e principalmente para a redução dos custos de transporte internacional.

Com característica de transporte de cargas com grandes volumes e conseqüente redução de custos, o transporte marítimo na matriz de transporte internacional brasileira, assume a liderança com 95% (volume) de cargas transportadas.

Fator para desenvolvimento do transporte marítimo, o contêiner assumiu o papel imprescindível na agilização das operações de carga e descarga nos portos, motivo pelo qual os principais portos mundiais possuem terminais especializados especificamente para a movimentação de contêineres.

Navios Porta-contêiner possuem prioridade de atracação e operação, conseqüentemente diversos armadores vêm trocando suas frotas para navios que transportam somente contêineres. Conseguindo desta forma diminuir seus tempos de espera, carregamento e descarregamento, ou seja, a redução do tempo total de atracação e operação no cais portuário.

Além da agilidade conseguida com a movimentação de contêiner, consegue-se qualidade e segurança para o transporte da carga, pois o contêiner é considerado um cofre de aço, possuindo para sua segurança, controle de propriedade, controle fiscal e policial, números de registro e lacre que os identificam individualmente.

Outro fator que auxiliou no desenvolvimento da política portuária brasileira foi a Lei 8.630, a chamada Lei de Modernização dos Portos, assumindo assim a logística portuária papel fundamental para o desenvolvimento do transporte marítimo e a conseqüente integração nacional.

Para se ter uma idéia do desenvolvimento dos portos brasileiros, o Porto do Rio por exemplo, tinha como índice operacional em 2000, 15 contêineres hora média movimentados, permanecendo um navio no terminal especializado de contêineres atracado em média por 13 horas. Hoje o índice operacional é de 35 contêineres hora média movimentados, permanecendo um navio no terminal especializado de contêineres atracado em média por 8 horas.

Esclarecemos que quando os terminais do Porto do Rio eram administrados pela CDRJ, o índice de movimentação era de 8 contêineres hora média.

Observando ainda a importância da movimentação em contêineres, destacamos que no mesmo ano, ou seja, 2000, um navio atracado num terminal não especializado em contêineres, permaneceu em média atracado por 144 horas.

Apesar dos surpreendentes índices de aumento de produtividade, os portos brasileiros ainda encontram-se muito distantes da movimentação nos

maiores portos do mundo. O Porto do Rio de Janeiro por exemplo, movimentou em 2000, 217.333 TEU, enquanto o Porto de Hong-Kong movimentou em 2000, 18.000.000 TEU.

Para termos uma visão melhor sobre as operações dos terminais de contêiner do Porto do Rio de Janeiro, vemos que os dois terminais, ou seja, o Terminal Libra e o Terminal Multi-Rio, utilizam como benefícios para atrair clientes (armadores) tempo de atracação “zero”. Isto nada mais é do que tempo operacional ocioso, ou seja, falta de navio para operar.

A adoção por uma tabela única entre os dois terminais operadores da movimentação de contêiner através do Porto do Rio é um ponto discutível e de grande impacto para o desenvolvimento dos terminais de contêiner no Porto do Rio e conseqüente redução dos custos portuários através da concorrência intraporto segundo a lei de modernização dos portos.

Além da tabela única, os terminais de contêiner do Porto do Rio não permitem que outros concorrentes fora das instalações portuárias pratiquem custos menores que os que constam em suas tabelas, para isso criaram em suas tabelas taxas extras para cargas transferidas para outros terminais (EADI, Zona Primária, etc) com menores custos de movimentação e armazenagem. Motivo pelo qual no estado do Rio de Janeiro quase 100% das cargas marítimas com destino ao estado são desembarçadas nos próprios terminais de contêiner, enquanto que no modal aéreo, uma quantidade considerável de cargas é transferida diariamente para outros terminais tais como os EADI.

Com tudo isso, o Porto do Rio de Janeiro, vem apresentado ano-a-ano aumentos de volumes movimentados, como também vêm investindo em infraestrutura, tecnologia e capacitação da mão-de-obra disponível.

Aliado a isto, os próprios operadores do comércio internacional vêm se especializando e exigindo serviços com uma melhor qualidade, com menores custos e dentro dos menores prazos esperados.

A análise dos 150 processos de importação demonstra que há uma inobservância de procedimentos, com conseqüentes acréscimos de custo e de tempo desde o embarque da carga até o efetivo desembarço fiscal aduaneiro.

Estes acréscimos de custo e de tempo podem ser observados pelo tempo de permanência nos recintos alfandegados aguardando cumprimento de exigências fiscais e procedimentos operacionais cabíveis a movimentação e manuseio da carga.

Observamos que 41,33% dos 150 processos analisados tiveram liberação fiscal após o primeiro período de armazenagem, períodos estes

compostos por 10 dias corridos para o modal marítimo e EADI e de 5 dias úteis para o modal aéreo.

Tais dados demonstram características marcantes em todos os processos de importação, tais como: inobservância dos procedimentos legais e operacionais, falta de planejamento prévio, inobservância das normas para transporte internacional, busca da redução de custos sem respaldo em controles de qualidade.

Aliado a falta de qualificação profissional dos envolvidos na operacionalização dos processos do comércio internacional, encontramos uma enorme deficiência na busca de sistemas de informações consistentes para a criação de uma base de apoio onde todos os envolvidos possam participar ativamente em cada passo para uma eficiente conclusão dos processos.

Portanto cabe-nos ressaltar a importância de se criar programas para desenvolvimento da cultura em comércio exterior por parte de todos os envolvidos nos processos, alertando para o fato de que se não procurarmos buscar realizar processos, sejam de importação ou de exportação, com menores tempos e baixos custos, perderemos espaço para a concorrência internacional, ficando as margens de uma política comercial e industrial com baixos níveis de crescimento e subsistência.

Importante também se torna a busca por novas pesquisas e novos trabalhos para o favorecimento de novos procedimentos e conceitos para o desenvolvimento da logística internacional e conseqüentemente do comércio exterior brasileiro e das empresas atuantes neste segmento.

Podemos destacar que diversos são os problemas enfrentados pelas empresas atuantes no mercado internacional, a começar pela falta da cultura administrativa e logística envolvida nos processos de importação e exportação.

Problemas como infra-estrutura de transporte, greves e paralisações dos envolvidos na liberação e movimentação das cargas e processos de importação e exportação, a não existência de visualização de uma estratégia de redução de custos através de planejamento prévio a cada operação, falta de qualificação profissional de todos os setores envolvidos e falta de visualização da importância socioeconômica por parte dos governantes municipais, estaduais e federais.

Aliado aos problemas descritos e a rápida evolução dos conceitos e desenvolvimento das operações logísticas, podemos visualizar um vasto campo de oportunidades para trabalhos futuros.

Oportunidades estas relacionadas tanto a iniciativa público quanto privada, pois como observamos diversos são os benefícios socioeconômicos almejados na atuação internacional.

Enfim, encontramos-nos em um setor em pleno desenvolvimento, com uma demanda sem limites para todos os interessados em gerar projetos, serviços e alternativas dentro do escopo do mercado internacional relacionados às atividades públicas e privadas.

Dentre os principais problemas e conseqüentes buscas de soluções, podemos destacar o interesse dos seguintes trabalhos a serem realizados futuramente:

- Impacto Fiscal nos Processos Logísticos;
- Desenvolvimento de Sistemas de Informações diretamente relacionados às atividades envolvidas no comércio internacional;
- Mapeamento da Infra-estrutura Portuária;
- Mapeamento dos gargalos da logística envolvida nos processos do Comex;
- Análise de processos de importação e exportação de diversas empresas.