

1

Introdução

1.1.

Justificativa

Hoje em dia, as empresas estão trabalhando para se adaptar, o mais rápido possível, as constantes mudanças de cenário promovidas por grandes avanços tecnológicos, fortalecidos, principalmente, pela globalização. Dentro desta adaptação, existe uma difícil tarefa que é a mudança de culturas, filosofias e conceitos. Ao longo da história, nações em guerra têm utilizado a logística como umas das principais “armas” estratégicas para êxito em suas batalhas. A logística militar precisa dar suporte para que as tropas possam atuar da forma mais segura e eficiente possível.

Na opinião de Lambert (1998), a sociedade enxerga a logística como uma nova área de estudos onde diversos benefícios podem ser encontrados. Todos os fluxos decorrentes do dia a dia da humanidade têm a participação de processos logísticos, e por isso, cada vez mais o indivíduo sente-se interessado por entender o significado desses processos.

Devido ao crescimento do interesse da sociedade pelos assuntos referentes ao desenvolvimento logístico, cada vez mais, as empresas estejam buscando soluções e ferramentas para melhor desenvolvimento de suas cadeias de suprimento. Uma boa estruturação desta cadeia agrega valor aos produtos e consegue atender as expectativas de preços e qualidades que o mercado busca, ao mesmo tempo em que contribui para o aumento de rentabilidade das empresas. Um sistema logístico bem estruturado, onde se considera a necessidade dos clientes, constitui o início de uma estratégia de vanguarda (LAVALLE, 2000).

Na busca de tornar cada vez mais lucrativa e focando cada dia mais no seu core business, as empresas estão buscando a contratação de operadores logísticos, que estão sempre em busca das melhores práticas do mercado e especialidade nos serviços executados. Essas atitudes possibilitam que essas empresas possam desenvolver melhorias nos seus produtos sem a necessidade de tornarem seu quadro de pessoal mais robusto. As empresas basicamente deixaram de se estruturar de forma verticalizada na esfera de serviços, sejam

estes essenciais ou não. É neste contexto que aparece o processo de terceirização logística.

O ambiente econômico das empresas no mundo tem passado por grandes mudanças, que vêm se acelerando nos últimos 15 anos. Assim, as operações logísticas têm se tornado mais complexas, mais tecnológicas, e estratégicas. Num primeiro momento, existe uma agregação de custos, proveniente de investimentos, mas num processo bem montado e estudado, o resultado é uma percepção de valor no produto, promovendo assim, melhores resultados financeiros. (FLEURY, 1999).

Segundo Fleury (1999), além das vantagens básicas de custos e qualidade de serviços, os operadores logísticos têm o potencial de gerar vantagens competitivas para seus contratantes em pelo menos três dimensões adicionais: redução de investimentos em ativos, foco na atividade central do negócio e maior flexibilidade operacional.

As constantes variações da economia brasileira promovem uma corrida das empresas de serviços logísticos na busca de soluções inovadoras que tornem o produto nacional mais disponível no mercado interno e externo. Essas soluções, muitas vezes, são incompatíveis com as condições de infraestrutura que o governo nacional disponibiliza, e isso faz com que as empresas produtoras percam rentabilidade e competitividade. O Brasil é um país de grande amplitude geográfica, o que tende a dificultar a acessibilidade de produtos em todo o território nacional. A precariedade de nossos portos, rodovias, hidrovias, ferrovias e aeroportos, é um gargalo operacional que dificulta e encarece o consumo dos produtos brasileiros.

Dentro deste cenário, o multimodalismo consiste em forte instrumento logístico no comércio exterior, pela integração dos modais de transportes internos e externos até o destinatário da carga. Com a possibilidade de movimentá-la porta-a-porta, por um único contrato, aumenta-se a chance de racionalizar custos, com mais segurança e menos burocracia.

Mas a realidade nacional, ainda não potencializa o transporte multimodal e dificulta a atuação do operador de transporte multimodal (OTM) como uma realidade que traz benefício para as empresas. A burocracia e a morosidade dos órgãos governamentais prejudicam o desenvolvimento de soluções mais inteligentes e acabam contribuindo para o atraso e falta de crescimento da economia nacional.

1.2.

Objetivo Geral

O objetivo deste trabalho é apresentar o cenário nacional dos operadores de transporte multimodal e explicar algumas características da prestação deste modelo de transporte por intermédio de um projeto real.

1.3.

Objetivos Específicos

Os objetivos específicos da presente tese são focados na aplicação real de uma situação de transporte multimodal. As questões teóricas serão apresentadas para enriquecer o trabalho. Pontualmente podemos destacar as seguintes atividades:

- ?? Buscar referências técnicas na literatura especializada sobre logística multimodal, suas razões e fundamentações;
- ?? Abordar o conteúdo descrito nas leis brasileiras que dão suporte para que o transporte multimodal no Brasil seja uma realidade;
- ?? Entender qual a realidade e identificar o papel das empresas que são habilitadas a praticar o transporte multimodal no país;
- ?? Apresentar um caso de uma grande empresa nacional, do setor de produção de proteína animal frigorificada, que possui operação multimodal e a atuação do operador de transporte multimodal dentro desta cadeia de suprimentos.
- ?? Buscar embasamento teórico na literatura especializada sobre dificuldades fiscais dentro do processo regido pelo conhecimento de transporte multimodal de carga (CTMC).

1.4.

Metodologia de Trabalho

A metodologia adotada na dissertação baseia-se na definição do problema da legislação vigente no país e dos objetivos da mesma, para realizar uma pesquisa bibliográfica sobre os casos existentes de operações multimodais no Brasil, levando em consideração todos os entraves operacionais, legislativos e fiscais.

Na sequência são analisados separadamente os principais “agentes” que são relevantes dentro desta nova proposta de legislação. Cada um deles possui especificações distintas, mas que apenas em sintonia, podem tornar viáveis as operações de transporte multimodal no território nacional.

Em seguida apresentar uma operação realizada com modais diferentes, de forma a entender a realidade operacional de uma determinada empresa, podendo, depois disso, apresentar uma conclusão do modelo proposto. Esta descrição preservará a identidade tanto do cliente quanto da empresa selecionada para assumir a operação multimodal, uma vez que este processo encontra-se em andamento e fase de pré-implementação, em paralelo à elaboração do presente trabalho.

Por fim, tratar a aderência da legislação em vigor, dos agentes envolvidos e da operação proposta, para assim poder entender e elaborar uma avaliação da continuidade ou implementação correta do caso apresentado.

1.5. Estrutura do Trabalho

No capítulo 2 apresentaremos as fundamentações teóricas e legislativas para esse trabalho. Estaremos subdividindo este capítulo em diferentes temas:

- ?? Conceito de logística geral, abordando a evolução histórica e os principais desenvolvimentos nessa área;
- ?? Conceitos de multimodalidade e alguns números dos principais modais dentro do cenário logístico nacional;
- ?? Legislação do operador de transporte multimodal;
- ?? Principais “agentes” que influenciam na execução do transporte como impostos e companhias de seguro.

No capítulo 3 apresentaremos o estudo de caso de uma empresa produtora de proteína animal e seus respectivos fluxos logísticos de exportação de carga containerizada e a atuação do operador de transporte multimodal agindo tanto como operador 3PL ou 4 PL. Os conceitos de 3PL e 4PL serão verificados no capítulo 2.

No capítulo 4 estaremos montando uma avaliação do operador de transporte multimodal no país, apresentando as maiores dificuldades e os

melhores caminhos para melhor desenvolvimento dessa modalidade no cenário logístico do Brasil.

1.6.

Limitações do Estudo

A grande limitação que este estudo irá encontrar está no fato de que o desenvolvimento e implementação do estudo de caso ocorrem em paralelo com a elaboração deste trabalho.

Por isso, os resultados analíticos da viabilidade do modelo operacional proposto só poderão ser validados de forma definitiva após um período mínimo de operação contínua, que representa um prazo superior ao disponível para apresentação desta tese.

Sendo assim, este trabalho se limitará à apresentação do modelo operacional real e a proposta de migração do fluxo existente para a gestão de um único operador de transporte multimodal e as vantagens que isso poderá trazer dentro desta cadeia logística.