

1 Introdução

1.1. Justificativa

Inserido na logística, a área de transportes vem sendo, cada vez mais, a determinante do lucro no custo final do processo, sendo um ponto de vantagem competitiva em uma empresa estruturada.

Sabe-se que sem um sistema de transporte eficiente um país não se desenvolve, pois esse sistema é o elo de ligação entre a fonte de produção e de consumo, razão pela qual não podemos ignorar como funcionam, administrativas e operacionalmente, os sistemas aplicados nos modais que utilizamos regularmente nas transações comerciais que praticamos.

Este trabalho é um estudo sobre o desenvolvimento do transporte multimodal no Brasil e de que forma o processo de privatização das estruturas de transporte, em especial a infra-estrutura portuária, influenciou esse desenvolvimento. A dificuldade de obter informações sobre o tema é bastante grande. Diante da problemática de opiniões diversas sobre o tema e conceitos diversos de vários autores achou-se importante o esclarecimento de alguns conceitos.

Outro ponto importante é expor a evolução que, especificamente a privatização portuária provocou, criando melhores condições para a multimodalidade no Brasil. Examinar os cenários passado, presente e futuro, a legislação, as vantagens e as desvantagens do Operador de Transporte Multimodal (OTM) e principalmente entender quais são os fatos que dificultam a franca utilização da multimodalidade no país. Por tratar-se de um tema pouco explorado academicamente, entende-se que é interessante explicitá-lo de forma simples e objetiva para o fácil entendimento daqueles que necessitam de informação sobre o

assunto, limitando-se aos preceitos básicos e à introdução jurídica do OTM no Brasil.

Finalmente, a dissertação concluiu-se avaliando através do método Analytical Hierarchy Process (AHP) de Saaty (1991) o caso real e consolidado de multimodalidade.

1.2. Objetivo Geral

O objetivo geral desta pesquisa é analisar os recentes avanços do transporte multimodal no Brasil.

1.3. Objetivo Específico

Demonstrar a importância das infra-estruturas de transporte, em especial da infra-estrutura portuária no desempenho do transporte multimodal doméstico.

Apontar a importância da utilização do transporte multimodal, ressaltando a vantagem competitiva que a conjugação de modais pode agregar às empresas.

Definir a importância e características do OTM nos trâmites logísticos do transporte multimodal.

1.4. Metodologia do Trabalho

1.4.1. Características da Pesquisa

Considerando o critério de classificação proposta por Vergara (2004), esta pesquisa caracteriza-se:

Quanto aos fins, é explicativa, pois visa esclarecer os fatores que contribuíram para a ocorrência da evolução da infra-estrutura portuária e a introdução do transporte multimodal no país, e qualitativa, pois requer a interpretação e atribuição de significados no processo de pesquisa, não requerendo o uso de métodos e técnicas estatísticas.

Quanto aos meios, trata-se de pesquisa bibliográfica e pesquisa de campo. A pesquisa bibliográfica recorre ao uso de materiais, como livros e artigos, também ex post facto, pois se observam variáveis não controláveis de um fato já ocorrido, analisando-se os possíveis resultados. A pesquisa de campo foi realizada através de entrevistas não estruturadas com especialistas e profissionais da área.

1.5. Limitações do Estudo

A escopo do estudo é a logística, com ênfase na estrutura portuária brasileira e no transporte multimodal brasileiro.

1.6. Estrutura da Dissertação

Do capítulo 2 ao capítulo 5 é apresentada a Fundamentação Teórica da dissertação. No capítulo 6 é apresentado o Estudo de Caso. No capítulo 7 são apresentadas as Conclusões da Dissertação. E no Capítulo 8, é apresentada a Bibliografia.

O capítulo 2 contextualiza a Logística, primeiro historicamente através das décadas de 70. 80 e 90 no Brasil. Depois, de forma simples e objetiva exploramos o papel da logística para aumentar a competitividade das empresas.

O capítulo 3 explora o sistema portuário. O contexto histórico, desde a origem do surgimento dos terminais portuários brasileiros, passando pelo advento da privatização até o cenário atual situação. Com o objetivo de concentrar-se no foco dessa dissertação esse trabalho se ateve aos terminais de Contêineres. Com o

mesmo objetivo, destaque especial foi dado ao equipamento Contêiner, sua origem e de que forma seu surgimento e utilização impactou o transporte marítimo. Em função do seu surgimento, foram criados terminais, equipamentos de movimentação e veículos dedicados.

O capítulo 4 avança sobre os modos de transporte. No capítulo 4.1 disserta-se sobre o transporte marítimo. Os tipos de navios, sua evolução em função do Contêiner e os respectivos impactos no custo do transporte. Os tipos de navegação também são conceituados. A cabotagem, representando o transporte marítimo em âmbito nacional é explorada. Fica evidente o impulso que a privatização portuária deu a esse modal, vital para a efetivação da multimodalidade doméstica.

O capítulo 4.2 é dedicado ao modal rodoviário. Acompanhando a metodologia do capítulo 3 é resgatado o contexto histórico do surgimento e desenvolvimento da estrutura rodoviária nacional, o processo de privatização e a atual situação e as perspectivas futuras.

O capítulo 4.3 trata do modal ferroviário a exemplo dos capítulos 3 e 4, contextualizando-o historicamente, o processo de privatização e o cenário atual. Aborda temas polêmicos como a questão do tráfego mútuo e do direito de passagem.

O capítulo 5, amparado pelo já dissertado nos capítulos anteriores foca no transporte multimodal. Explora os conceitos de multimodalidade e intermodalidade, a legislação brasileira, a experiência norte-americana, e elementos de papel fundamental como o Operador de Transporte Multimodal (OTM), o Conhecimento de Transporte de Cargas Multimodal (CTMC), o Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS) e a questão das Coberturas de Seguro.

Finalmente no Capítulo 6 é apresentado o estudo de caso real de migração da matriz de transportes monomodal rodoviária, para uma matriz multimodal, rica pelo envolvimento dos modais marítimo, rodoviário e ferroviário. O estudo de

caso utiliza a metodologia AHP para avaliar qualitativamente a opção multimodal, 3 anos após a sua implantação.