

## 7 Conclusão

A globalização do mercado mundial, o fortalecimento dos blocos econômicos, as diferenciações de produção regionais e as quedas de barreiras econômicas fazem com que seja possível adquirir qualquer tipo de produto, antes inacessível, em qualquer parte do globo. A importância da logística nesse panorama está em fazer com que a movimentação de mercadorias seja efetuada cada vez mais rapidamente e a custos mais acessíveis. A utilização estratégica da logística faz com que empresas atinjam mercados antes inatingíveis.

Dentro desse inegável novo contexto, o processo de privatização em todas as estruturas de transporte (portuário, ferroviário e rodoviário) foi fundamental para a viabilidade da multimodalidade nacional. O fato do setor ferroviário estar em grande parte voltado para a exportação, coloca o setor portuário como grande vedete para a multimodalidade. O forte desenvolvimento da Cabotagem a partir da privatização dos terminais de Contêineres, coloca a infra-estrutura portuária como determinante para que a multimodalidade cumpra sua função de substituição do modal rodoviário nas longas distâncias.

A operação portuária é um serviço de mais alta importância para a matriz de transportes nacional e a sua crescente demanda vem exigindo rápidas mudanças nos portos brasileiros, objetivando adequá-los às necessidades atuais de competitividade, provocadas pelas contínuas transformações que o nosso mundo globalizado e informatizado vem sofrendo.

Não podemos deixar de destacar os grandes investimentos feitos principalmente nos terminais de Contêineres, os quais possuem hoje infra-

estrutura moderna a custos baixos, proporcionado ganho de escala e consequentemente produtividade. A infra-estrutura dos terminais de Contêiner, caracterizada principalmente por equipamentos de última geração como portainers, reach stackers e outros apresentados neste trabalho comprovam a recente evolução ocorrida depois da Lei de Modernização.

Durante o estudo percebeu-se que a multimodalidade no Brasil até certo ponto está bastante adiantado quanto à estrutura legal, pois abrange um grande número de questões tributárias e administrativas. A questão tributária e securitária aparentes entraves, tem encontrado soluções mesmo que ainda não totalmente satisfatórias, sinalizam que em breve estarão.

O estudo de caso apresentado vem comprovar que a multimodalidade é indispensável no processo de aumento de produtividade e competitividade tão almejado pelas empresas brasileiras. Mesmo com todos os entraves apresentados no capítulo 2, entre eles principalmente a questão do seguro e do conhecimento único de transportes, foi possível produzir benefícios que não seriam possíveis num modelo monomodal.

É importante o conhecimento e a reavaliação da cultura logística dentro das empresas, rompendo com paradigmas e avaliando estratégias no setor de transporte em busca de vantagens competitivas. Principalmente nas empresas que terceirizam serviços de transporte, é importante a seleção da empresa parceira que será responsável pelas atividades da empresa.

O OTM, baseou sua estratégia operacional no desenvolvimento da tecnologia da informação e não no investimento em ativos. Essa decisão permitiu que a empresa cliente e a empresa fornecedor usufríssem de uma situação no critério gestão bem favorável. Além disso, a empresa ficou isenta para propor a melhor solução multimodal, tanto em termos de eficiência operacional quanto em

termos de custos, uma vez que não estava comprometida com altos investimentos em ativos.

A opção pelo OTM para gerir todo o processo também trouxe várias vantagens para as empresas Cliente e Fornecedor. A visibilidade total do sistema facilitou a identificação de oportunidades de melhoria, a antecipação de problemas e aumentou a flexibilidade do OTM para solucionar possíveis situações de contingência. Todos os envolvidos na operação estavam igualmente comprometidos com o seu sucesso e dispostos a colaborar e trabalhar em conjunto na solução de situações não previstas (contingência). Além disso, houve grande simplificação operacional tanto para o cliente como para o fornecedor ao lidar com apenas um interlocutor para toda a operação.

A utilização do método AHP atingiu o objetivo de um método simples e claro, na apuração de critérios qualitativos. O forte aspecto do AHP é que o conhecimento individual, o qual supõe julgamentos para o par de comparação, normalmente também representa uma regra específica à hierarquia.

Por fim, é recomendável a elaboração de estudos sobre os custos do transporte multimodal do Brasil, como estão sendo utilizados e como poderiam ser otimizados. Um estudo comparativo seria bastante interessante, pois é a prova real da importância do transporte multimodal para a diminuição de custos e tempo. Um estudo prático complementaria o assunto sobre a multimodalidade de forma total.

Outro estudo recomendado seria como as empresas que visam operar como OTM no Brasil estão se planejando referente a prática de custos, eficiência e criatividade frente produtos de baixo ou alto valor agregado e também a questão de como demonstrar as vantagens da multimodalidade para clientes alvos.