

Integração de transportes reduz custo Brasil

LOGÍSTICA
1000

A melhor exploração dos contêineres como instrumento de logística de transporte e o crescimento da eficiência do modal ferroviário, com a concessão das operações da malha para a iniciativa privada, são as duas peças-chaves no processo de integração dos transportes no país nos próximos anos. A opinião é do presidente da consultoria de logística Vantine & Associados, José Geraldo Vantine.

Ele explica que, para o desenvolvimento do intermodalismo no país é fundamental que todos os modais e, principalmente os embarcadores de cargas, repensem o uso do contêiner nas operações de transporte. "Atualmente, o contêiner é visto apenas como um instrumento para a exportação. Na verdade, ele é um unitizador de cargas mal utilizado no transporte terrestre. O Brasil tem uma grande reserva de contêineres. Um exemplo disso é o porto de Manaus, onde existem cerca de 20 mil contêineres vazios parados na retroárea".

Com a utilização do contêiner no transporte terrestre, lembra Vantine, será possível atrair cargas de maior valor agregado para o modal ferroviário, o que é fundamental para a redução do "custo Brasil" para os produtos manufaturados, já que o custo da ferrovia é cerca de 10% do custo do transporte rodoviário para longas distâncias. "O perfil da ferrovia é de 70% de granéis e 30% de carga geral. Esta é uma equação que não dá lucro. As empresas privadas do setor sabem disso e deverão tentar atrair a carga geral para alterar essa proporção".

Segundo Vantine, este será um passo importante para a integração dos modais, já que as empresas de transporte rodoviário precisarão se associar às ferrovias para realizar o transporte nas pontas. (HRC)

EADIS

Empresas questionam viabilidade econômica

Heci Regina Candiani

Atualmente, estão em andamento os processos licitatórios para 24 Estações Aduaneiras Interior (EADIs) em todo o país. O problema é que existem ainda muitas dúvidas a respeito da viabilidade econômica de muitas dessas Eadis.

Em áreas distantes dos grandes centros, portos e aeroportos de grande movimentação de carga, dificilmente as empresas investem numa Eadi. "Um dos argumentos para algumas Eadis é de que são regiões de grande movimentação da safra agrícola. Mas os produtos de exportação em geral, e os commodities em particular, não páram nas Eadis, porque isso agrega custo ao produto", explica o presidente da Associação Brasileira das Empresas Permissionárias de Carga (Abepra) e da Embragem, empresa que administra uma Eadi na zona oeste da cidade de São Paulo, Cássio Marques Filho.

Um exemplo disso é a Eadi de Brasília, que tinha o dia 21 de julho como data final de apresentação das propostas. Das 20 empresas que retiraram o edital, nenhuma apresentou proposta. Segundo Marques, a Eadi era inviável porque as importações da região são muito pequenas. "Ali não há portos ou indústrias, e o volume de importações é pequeno, apenas de órgãos oficiais", sintetiza.

Esta, entretanto, não é a opinião do assistente da superintendência da 1ª região, Ronaldo Lázaro Medina. "Os estudos de viabilidade da Receita Federal são feitos com projeções conservadoras e mostram que há volume de carga. A Eadi se viabilizará em 17 anos, que é um prazo

maior do que das outras, em média 10 anos. Outro fator que prejudicou a licitação foi o prazo pequeno dado às empresas interessadas para apresentarem sua documentação".

A licitação da Eadi de Brasília deverá ser repetida em um ou dois meses, sem alteração no edital. O problema é que esta não é a primeira vez que a licitação não tem sucesso. Em Caxias do Sul (RS) também houve um processo licitatório fracassado porque há insuficiência de fiscais na equipe da Receita.

Segundo Marques, outro problema com as Eadis é que o investimento é muito alto e o retorno lento. Por isso, as empresas precisam estar de olhos abertos para todos os fatores que podem atrasar ainda mais o retorno dos investimentos. "Numa Eadi com área de 10 mil a 15 mil metros quadrados, o investimento médio é de US\$ 10 milhões e o retorno só aparece depois de 15 anos", contabiliza.

Hoje, segundo dados da Abepra, a movimentação média de exportações nas Eadis é de menos de 5%. Além disso, mesmo nos grandes centros, está havendo uma redução no volume de cargas. "Nossa Eadi em São Paulo opera com 40% de ociosidade, principalmente devido a medidas de restrição às importações", afirma Marques.

Algo que poderia ser feito para mudar este problema seria dar permissão às empresas concessionárias para fornecerem serviços, dentro de seus terminais, que agregassem valor às cargas, como desunitização, embalagem para distribuição e etiquetagem. "Hoje, não temos permissão para abrir os contêineres e realizar estes serviços, mas é uma idéia que está sendo analisada pela Receita", completa.

QUICK SHIPPER TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA.

"SIMPLIFICANDO PARA VOCÊ O DIFÍCIL COMÉRCIO EXTERIOR"

Nvocc / Freight Forwarders - Aéreo e Marítimo / Importação / Exportação / Door To Door / Desembarço Aduaneiro / Consultoria / Logística Internacional Câmbio / Seguro Internacional

EUROPA, ESTADOS UNIDOS E TODA AMÉRICA LATINA.

Home Page: <http://www.quickshipper.com.br>

e-mail: coml.quickshipper@post.cepacom.br

R. GIACOMO TORELLI, Nº 18 - FREG. DO Ó - SP - CEP: 02931-120

Tel: (011) 877-9650 / 875-9276 / 876-8092 / 876-6475 - Fax: (011) 875-5826