



ABacelar
Logística & Supply Chain

***Transporte de Cargas:
uma visão atual e sugestões para reduzir custos.***

Sobre o profissional

- Mais de 35 anos de experiência nas áreas de Logística e Supply Chain.
- Engenheiro Mecânico, Pós graduado em Logística Integrada pela Fundação Dom Cabral (FDC) e Mestre em Comércio Exterior e Finanças Internacionais pela Universidade de Barcelona (UB).
- Formação adicional em diversas áreas de Gestão na Kellogg School of Management (EUA), Harvard Business School (EUA), INSEAD (França) e Gestão Portuária pela North West Kent College / Lloyds Maritime Academy (UK).
- Diretor Corporativo de Logística da GERDAU, com supervisão de Gestão, de Projetos e definições de políticas e estratégias de Logística em 14 países, e Diretor operacional no Brasil.
- Ex-Presidente dos Conselhos das Associações de Classe de Logística do Brasil, ANUT (Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Cargas) e ABTP (Associação Brasileira de Terminais Portuários) e do Terminal Portuário de Praia Mole (ES).
- Ex-Professor de Logística Internacional na Faculdade IBMEC (BH – Brasil) e de Supply Chain na Fundação Dom Cabral (FDC), ambos em programas de Pós-Graduação.

The Global Competitiveness Report – *World Economic Forum*

Competitividade
global

ANO	GERAL	PILAR INFRA	RODO	FERRO	PORTOS	AERO	PAÍSES
2019	71	78	116	86	104	85	141
2018	80	73	103	88	106	95	137
2017	81	72	111	93	114	95	138
2016	75	74	121	98	120	95	140
2015	57	76	122	95	122	113	144
2014	56	71	120	103	131	123	148

Participação do custo logístico no PIB – *Estudos do Instituto ILOS*

Custos
Logísticos

% PIB

(*61%*)

Brasil

12,7

EUA

7,8

OBS:

1) 12,7% = 7,5% das receitas líquidas das empresas;

2) Dos 12,7% cerca de 7% são de custos de “transporte”.

Matriz de Transportes – modal Rodoviário

Avaliação da Matriz de Transportes

ANÁLISE MODAL RODOVIÁRIO

% matriz	62%	ferrovias = 21%
% rodovias pavimentadas	12%	213K km X 1.720K km (***)
% custo logístico PIB	7%	7% em 12,7%
qualidade: regular, ruim, péssimo	60%	pavimentação, geometria, sinalização
idade média da frota autônoma	18,4 anos	726.000 veículos
idade média geral	15,2 anos	

base: ILOS / CNI

CUSTOS DOS MODAIS	R\$ / Mil TKU's
Rodoviário	353
Ferrovário	62
Aquaviário	120

base: ILOS

(***) Comparação de rodovias pavimentadas – pesquisa CNT 2016

Transporte
Rodoviário

PAÍS	ÁREA (KM2) x 1.000	ESTRADAS (KM) X 1.000	PAVIMENTADAS (KM)	%
Rússia	17.075	871	738	85
China	9.597	1.870	1.516	81
EUA	9.364	6.433	4.150	65
Japão	372	1.177	915	78
Alemanha	357	644	644	100
Brasil	8.515	1.700	196	12

Como
prosseguir?
O que repensar
ou mudar ?

Foco

AÇÕES “INTRA-MUROS”

- Gestão
- Qualificação
- Visibilidade integral da “Supply Chain”
- Engenharia tributária;
- Tecnologias
- Inovação (IA / Big Data Logistics / E-Commerce / Last Mile Delivery)

AÇÃO “EXTRA-MUROS”

- **Reavaliar Infraestrutura e Matriz de Transportes**

Vantagens e desvantagens

VANTAGENS:

- Rapidez e flexibilidade nas entregas;
- Viabilidade de transportes de pequenos lotes (cargas fracionadas);
- Menor manuseio de cargas (avarias e custo);
- Integra regiões mais remotas.

DESVANTAGENS:

- Baixa capacidade de carga;
- Maior poluição ambiental;
- Maior custo para viagens de longas distâncias;
- Maior custo (consumo /km transportado);
- Estado de conservação das rodovias brasileiras.

Transporte Ferroviário

Vantagens e desvantagens

VANTAGENS

- Capacidade de transporte de grandes quantidades;
- Fretes mais baixos em função dos volumes e distâncias;
- Baixo consumo energético.
- Essencial para a pauta das exportações brasileiras (exportações de “commodities” - agricultura / minério).

DESVANTAGENS

- Baixa flexibilidade de rotas.
- Interconectividade em determinadas encontros de ferrovias distintas (incompatibilidade de “bitolas”);
- Elevação de custos caso haja transbordos.
- Maior tempo de viagem;
- Alta exposição a furtos (dependendo da carga).

Transporte Aquaviário

Vantagens e desvantagens

VANTAGENS:

- Eficiência energética;
- Mais econômico para grandes volumes a longas;
- Viabiliza o comércio de “commodities”;
- Menos agressivo ao meio ambiente (um navio substitui centenas de caminhões)
- Mais seguro que o transporte rodoviário (acidentes, avarias, roubos, assaltos).;

DESVANTAGENS

- Maior “transit time”;
- Dependência de instalações portuárias (produtividade e multimodalidade);
- Maior manuseio de carga (custos);
- Dependendo do tipo de carga, maior risco de avarias.

Considerações finais

Algumas sugestões: O que fazer nas Rodovias

- Desenvolver projetos executivos, priorizando-os;
- Ampliar a base de investimento em pavimentação, modernização, melhorias e duplicações com recursos públicos;
- Planejar os investimentos nas vias sob concessão de acordo com a evolução da demanda;
- Reduzir a burocracia e incidência de tributos.

Considerações finais

Algumas sugestões: O que fazer nas Ferrovias

- Ampliar a concorrência, reduzindo o monopólio atual;
- Viabilizar o Operador Ferroviário Independente (OFI);
- Melhorar a integração entre as malhas existentes e a intermodalidade;
- Operacionalizar o uso do Direito de Passagem;
- Atuar no tema Tarifas x Mercado logístico x monopólio

Considerações finais

Algumas sugestões: O que fazer nos portos e cabotagem

- Liberdade de investir, operar e contratar
- Segurança Jurídica
- Terminais de Uso Privado – TUP
- Instalações Portuárias arrendadas
- Áreas dos Portos Organizados – Poligonal do Porto Organizado
- Celeridade nos processos de licitações e/ou autorizações
- Diminuir burocracia e simplificar processos.
- Governança
- Administração Portuária
- Conselho de Autoridade Portuária – CAP
- Relação Capital – Trabalho
- Liberdade e flexibilidade no trabalho portuário
- Infraestrutura
- Acessos marítimos e terrestres
- Serviços de praticagem
- Incentivar terminais intermodais em todos os pontos concentradores de carga (hubs), bem como a vinda de novas empresas, armadores e operadores para estimular o mercado.



***Abacelar
Consultoria***

agradece a
atenção!

**Contato:
Antônio Bacelar**

antonio.bacelar@abacelar.com.br

www.abacelar.com.br

WhatsApp: 31 9 8391-0101 (Brasil)

Fone: +351 963 200 660 (Portugal)