

5

Investimentos, Entraves e Impactos causados por uma PL

Este capítulo contempla uma visão das políticas de investimento empregadas em Plataformas Logísticas, bem como os principais entraves para seu desenvolvimento e os maiores impactos ocasionados com a implementação de uma Plataforma Logística.

5.1. Políticas para investimentos em uma Plataforma Logística

Para a manutenção da vantagem competitiva em um sistema logístico disperso geograficamente como, por exemplo, uma Plataforma Logística, o Governo é um fator condicionante de subsídios e incentivos fiscais. Segundo Porter (1989), o objetivo do Governo é criar um ambiente propício, no qual as empresas possam melhorar as vantagens competitivas, introduzindo tecnologia e métodos mais sofisticados e penetrando em segmentos mais avançados. Coordenar atividades geograficamente dispersas permite ganhos de escala, se as potencialidades de cada componente logístico forem aproveitadas, bem como os custos de cada serviço oferecido pelos diferentes componentes e a flexibilidade para responder às ações dos concorrentes e atender aos clientes de forma diferenciada (Duarte, 2004).

Apesar da convergência de interesses de vários segmentos da sociedade e de um certo consenso em torno de metas, como simplificação do sistema tributário, desoneração da produção, do investimento e das exportações, regime de câmbio flutuante e a política tributária. Essas políticas baseiam-se na concessão de vantagens fiscais pelos Estados, e sua prática foi intensificada a partir da ampliação da autonomia política.

De acordo com Duarte (2004), os governos estaduais passaram a fazer política desordenada de concessão de isenção, redução de alíquota e da base de cálculo e remissão do ICMS, visando influenciar a localização dos investimentos em suas regiões, elevando a concorrência entre os estados, na maioria das vezes

comandada por grandes empresas, principalmente pelo seu impacto imediato sobre o nível de emprego e a notoriedade proporcionada por um grande projeto.

Quanto aos investimentos financeiros, as experiências internacionais têm em comum a participação efetiva do Estado na elaboração de políticas específicas e de diretrizes para o desenvolvimento e investimento de suas plataformas logísticas. Algumas destas experiências tiveram sua origem em empreendimentos privados pioneiros, mas, apesar disso, todas se desenvolveram e se estruturaram sob a orientação de um Plano Nacional.

Outro ponto em comum, na experiência europeia, é a definição de uma política de financiamento público-privado, com características particulares por país. No Brasil estas parcerias são chamadas de Parcerias Público Privadas (PPP). Segundo a revista Exame (2005), as PPPs são contratos em que o setor privado se torna sócio do Estado no fornecimento de obras e serviços para a população, mediante contrapartidas em recursos públicos. No Reino Unido, estas parcerias já respondem por 15% dos investimentos, em Portugal endividaram o governo a tal ponto que tiveram de ser revistas. No Brasil, a lei tenta evitar os problemas mais comuns. Estabeleceu teto de 1% de toda a arrecadação para os gastos governamentais com as parcerias. Também impede que recursos públicos financiem mais de 70% de uma obra (ou 80%, no caso de fundos de pensão participarem).

Claro que estas políticas e diretrizes de investimentos devem ser posteriores a avaliações detalhadas da infra-estrutura logística estadual com o intuito de identificar os pontos a serem melhorados ou implementados.

5.2. Principais Entraves para o Desenvolvimento de uma Plataforma Logística

Para viabilizar um empreendimento tão complexo como uma Plataforma Logística toda uma maneira de se pensar e gerenciar se faz necessária; todo um conhecimento sobre o transporte de cargas, mercados, logística, infra-estrutura, sistemas de informação, processos burocráticos, legislação e economia é fundamental para o sucesso da operacionalidade da Plataforma.

Neste item pretende-se mostrar a relação de uma cadeia logística eficiente com a implantação do conceito de Plataforma Logística. Para isso, um efetivo

planejamento, com gargalos a serem superados na implantação, nível de serviços desejados e implicações na economia são critérios fundamentais a serem conhecidos e gerenciados na implantação deste empreendimento.

Muitos destes entraves são conhecidos como “Custo Brasil” que impactam todos os Estados da Federação, e que tem-se constituído como uma expressão genérica para alguns fatores desfavoráveis à competitividade de setores ou empresas da economia brasileira que não dependem das próprias empresas, ou seja, da qualidade de seus produtos, de seus custos etc. Credita-se atualmente grande confiança na eliminação desses fatores de custo como instrumento para - em conjunto com aumentos de produtividade - reverter-se, sem fortes mudanças os patamares das taxas reais de juros.

Algumas vezes, a expressão se refere às distorções presentes na estrutura tributária que oneram desnecessariamente algumas exportações. Outras vezes, aponta-se o custo com transportes terrestres, portos, comunicações etc., cujo estado de deterioração está hoje elevado em função da insuficiência de investimentos públicos em infra-estrutura desde o início dos anos 80. Também, em outras ocasiões, mencionam-se encargos sociais supostamente maiores que no exterior.

5.2.1. Institucional

a) Política Tarifária

Na visão do transportador, um ponto importante para a redução do “custo Brasil” diz respeito à questão tributária que, no caso brasileiro, tem uma estrutura composta de mais de 50 tributos, diversificados num emaranhado regulatório e de complexidade ímpar no mundo, tornando o país um dos recordistas em carga tributária (Matera, 2005).

Segundo o relatório “*Doing Business no Brasil*” (Banco Mundial e da International Finance Corporation, 2006), o Estado do Rio de Janeiro tem uma das maiores cargas tributárias do mundo sobre empresas de médio porte, podendo chegar a 207,59% do lucro bruto da empresa. Isto colabora para que o Estado apareça apenas em oitavo lugar na lista dos Estados mais fáceis de fazer negócio no Brasil.

Torna-se indispensável que se proceda a uma ampla e irrestrita reforma tributária nacional e estadual, que constitui um dos grandes facilitadores para o desenvolvimento e o crescimento. Com a redução de tributos e encargos sociais diversos, o custo da mão-de-obra e dos produtos brasileiros, combinada com a eficiência na produção, crescimento do mercado interno e externo, uma melhor capacitação da mão-de-obra e somada à visão estratégica, empresas e entidades públicas como um todo podem viabilizar uma maior inserção internacional do país (Espírito Santo Jr. 2000).

b) Questão Aduaneira

É precisamente crescente a exigência na velocidade de entrega e a possibilidade de reduzir o elevado tempo requerido pelos procedimentos aduaneiros que tornam o regime de exportação – caracterizado pela simplificação desses procedimentos – um elemento estratégico nessa cadeia logística de suprimentos.

As alfândegas brasileiras, que deveriam ser pontos de passagem, atuam como um verdadeiro gargalo no fluxo das mercadorias. Isto impõe ao transportador um adicional significativo no seu custo.

O fenômeno de estrangulamento do tráfego, que também acontece na navegação fluvial, é observado não somente nas aduanas de fronteira, mas, também, nas barreiras fiscais entre os estados brasileiros e até mesmo dentro dos próprios estados, através das fiscalizações volantes.

Neste cenário, a criação de novos “Portos Secos” se torna cada vez mais necessária com o objetivo de otimizar os despachos aduaneiros, escoando com mais rapidez a produção nacional.

c) Estrutura Organizacional

De acordo com Novaes (2001), umas das limitações observadas nas empresas brasileiras, quanto às possibilidades de evolução em termos logísticos, é a sua estrutura organizacional. A clássica divisão da empresa em setores girando em torno de atividades afins (manufatura, finanças, vendas, marketing, transporte e armazenagem) não permite o tratamento sistêmico e por processos das operações logísticas. Em alguns casos, o gerente de transporte e do depósito é

promovido a gerente de logística, mas a organização continua a operar de forma estanque entre seus diversos setores.

Ainda segundo Novaes (2001), muitas vezes as empresas nacionais, em lugar de se reestruturarem de forma adequada para enfrentar os novos desafios logísticos, simplesmente lançam mão de pseudo-soluções, com resultados parciais e incompletos quando não contraproducentes.

5.2.2. Sistemas de Transporte

O crescimento das exportações verificado nos últimos anos deve ser acompanhado de políticas públicas bem definidas para o setor de transporte.

De acordo com Martins (2006), diretor-executivo de assuntos corporativos da Companhia Vale do Rio Doce, enquanto a maioria dos países desenvolvidos investem de 2% a 2,5% do PIB em infra-estrutura, o Brasil não vem ultrapassando mais do que 0,3% desde 1990. Segundo ele a principal recomendação é colocar em prática um sistema que interligue os quatro modais de transporte:

a) Ferroviário:

Precisam-se resolver os gargalos existentes no setor, como invasão das margens das ferrovias e construção de passagens de nível, para que o meio seja um intermodal com os demais. A privatização do setor elevou o nível de produtividade na malha ferroviária em 49%. Atualmente, a participação ferroviária na matriz de transportes está em 26%, podendo ultrapassar os 30% até 2008. Como alternativa para se resolver o problema da falta de verbas, a adoção de Parcerias Público Privado podem ser a solução.

b) Rodoviário:

As estradas estão operando com a capacidade máxima, o que resulta no péssimo estado de conservação. Botelho (2006) afirma que as privatizações elevaram o custo de transporte rodoviário, mas ele ressalta o lado positivo, pois dessa forma a cresce a competição para utilização de outros modais de transporte. De acordo com a Pesquisa Rodoviária CNT de 2005(ANTT), enquanto as rodovias privatizadas tiveram 84% de aprovação, já as com gestão pública foram consideradas ruins ou péssimas por 80% dos usuários.

c) Portuário:

Como visto, 93,3% das exportações brasileiras são realizadas por via marítima. No entanto, as condições de acesso aos portos ainda estão aquém do que se espera, e essas estruturas já estão no limite de suas capacidades. Além disso, o Brasil apresenta problemas de agilidade no embarque de contêineres, gerando gargalos que comprometem seriamente a competitividade das exportações brasileiras. Além disso, outros problemas como: congestionamento dos acessos rodo-ferroviários, falta de investimentos em dragagem, restrições de calado, baixa disponibilidade de berços, elevados custos de mão-de-obra e estrutura de fiscalização pouco integrada/informatizada colaboram, segundo estudo do IFC/Banco Mundial (2005), para o Brasil já tenha tido uma redução de 12% em seu volume de Comércio Exterior devido a esta ineficiência portuária.

d) Hidroviário:

O Brasil possui um potencial de 42 mil quilômetros para transporte hidroviário, porém só utiliza 8.500 Km. O volume atual de carga transportada (22 milhões de toneladas) poderia ser triplicado se toda a capacidade fosse aproveitada. Neste modal, os pontos positivos são o baixo custo e fretes competitivos em relação os outros modais. Já os obstáculos estão relacionados às restrições ambientais, ampliação de investimentos e a priorização dos rios para geração de energia elétrica.

A interdependência entre as atividades do transporte intermodal é imprescindível à criação e ao fortalecimento dos vínculos estruturais e funcionais entre os modos, extraíndo-se de cada um suas vantagens comparativas e competitivas, otimizando o sistema como um todo.

5.3. Impactos Causados com a Implantação de uma Plataforma Logística

A importância de uma Plataforma Logística está em viabilizar ações que permitem enfrentar e criar alternativas para as organizações que utilizarem seus serviços, face à concorrência de mercado e aos diversos componentes logísticos. As alternativas implementadas dentro do sistema logístico levam ao aumento da competitividade, pois possibilitam, através da integração dos componentes logísticos, o alcance de matéria-prima vinda do fornecedor, passando por mão-de-

obra e equipamentos especializados, um extenso sistema de informação e serviços diferenciados e de qualidade.

De acordo com Duarte (2004), a integração do sistema logístico passa a ser visto como uma junção de partes com objetivo único de alcançar a máxima vantagem competitiva, desenvolvendo ações em conjunto, onde os resultados obtidos superam o que individualmente seria inviável financeira ou tecnicamente. Isso ocorre em razão da extensão dos componentes logísticos, da gama de serviços oferecidos, da especialização da mão-de-obra e da diversidade de equipamentos de movimentação, transporte, armazenagem e atividades correlatas.

Este conjunto de fatores, tais como a descentralização geográfica dos componentes logísticos e a busca por parte das organizações em encontrar vantagens competitivas, são afetados por políticas culturais, de governo e de mercado que impõem altos custos à produção, a movimentação e circulação de mercadorias e conseqüentemente, à venda de produtos.

Com isso pode-se dividir os impactos causados com a implantação de uma plataforma logística em dois grandes grupos: impactos nacionais e impactos internacionais.

5.3.1. Impactos Nacionais

Os impactos nacionais causados por uma organização do porte de uma Plataforma Logística, dizem respeito às oportunidades de desenvolvimentos locais e aproveitamento das potencialidades de cada região.

A cultura local é completamente modificada em função da geração de empregos trazidos com as empresas que decidem se instalar na região, mudando o cenário sócio-econômico e criando oportunidades de desenvolvimento de cursos técnicos preparatórios de mão-de-obra, criação de universidades, desenvolvimento do potencial de comércio, restaurantes, hotéis etc.

Segundo Duarte (2004), os investimentos públicos/privados concentram-se no melhoramento e/ou criação de infra-estruturas para a prestação de serviços de armazenagem e movimentação de produtos. Estes investimentos vão desde a ampliação e especialização das instalações para movimentação e armazenagem de granéis, contêineres e cargas em geral, passando por modernização da mão-de-obra e dos equipamentos especializados na movimentação, até a preparação de

terrenos para suportar as constantes movimentações de equipamentos e veículos, berços e docas de atracação de mercadorias, pavimentação das rodovias, manutenção das ferrovias, portos e aeroportos.

Com estes investimentos, a região passa a oferecer vantagens diante de outras regiões e mercados, proporcionando flexibilidade e rapidez na prestação de serviços e conseqüentemente minimização dos custos logísticos, valorizando os serviços e os investimentos locais e proporcionando o desenvolvimento regional.

5.3.2. Impactos Internacionais

A região munida de uma infra-estrutura organizacional de uma Plataforma Logística, passa a ter condições não só regionais, mas globais de competir e oferecer serviços de movimentação e armazenagem de produtos. Uma Plataforma tem a capacidade de atender a diversos tipos de clientes, oferecendo flexibilidade nas atividades de transporte, rapidez na movimentação e confiabilidade nos serviços oferecidos, tornando-se mais vantajoso competitivamente à utilização deste macrosistema em relação a atividades isoladas.

Estas vantagens podem, por exemplo, ser aproveitadas por países vizinhos, como no caso do Mercosul, onde a disparidade cambial pode tornar mais vantajoso movimentar produtos pelo sistema logístico de um país vizinho através dos serviços oferecidos pela Plataforma Logística.

O desenvolvimento de uma Plataforma Logística em uma região pode ser uma importante estratégia competitiva, tornando a região um centro de integração e distribuição de produtos a níveis internacionais, levando a região a se transformar em um *hub* logístico, ou seja, uma região concentradora de cargas.