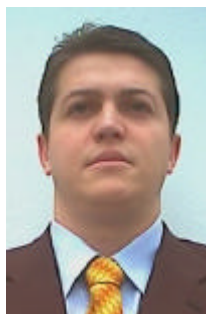


A importância do transporte marítimo no Brasil

Cristiano Cecatto *



Um dos modais mais importantes para a indústria e a logística no Brasil, o transporte marítimo ainda não tem todo o seu potencial devidamente utilizado. Sua importância está diretamente ligada a intermodalidade, à geração de novos empregos, ao aumento na movimentação de cargas no país e ao fortalecimento do setor de logística no mercado nacional. Apesar de todas as dificuldades que enfrenta – com portos ainda inadequados, burocracia e altas tarifas, para citar apenas algumas – o setor movimenta mais de 350 milhões de toneladas ao ano. Fica fácil imaginar o quanto este número pode melhorar se houver uma preocupação e um trabalho efetivos para alterar este quadro.

É triste explicar como um país cujo litoral é de 9.198 km e que possui uma rede hidroviária enorme, ainda não explore adequadamente o transporte marítimo. É óbvio que o investimento necessário para otimizar e modernizar este sistema é grande e que a movimentação de cargas por ele não tem a mesma velocidade do transporte aéreo ou ferroviário. Mas são 16 portos com boa capacidade, com destaque para os de Santos (SP), Itajaí (SC), Rio de Janeiro (RJ), Porto Alegre (RS), Paranaguá (PR) e Vitória (ES). Existem ainda duas hidrovias para o transporte fluvial no interior do Brasil e com os países vizinhos do sul e sudeste (as hidrovias Paraná-Paraguai e Tietê-Paraná). Então, fazer o setor, responsável por 11,72% do movimento de carga registrado no país, crescer é difícil, mas não impossível.

O número de empregos gerados seria fator determinante para a diminuição da pobreza no país. Quantos postos de trabalho seriam criados com a ampliação da indústria naval, com o aumento nas empresas de transporte, com os novos postos de fiscalização e controle, com a indústria de peças, com novos fornecedores, com a ampliação de mão-de-obra nos portos? É uma verdadeira bola de neve, que não iria parar de crescer. Dados do Governo Federal mostram que em 1999, o país tinha 44 portos, operados por cerca de 62 mil trabalhadores. Com um investimento sério no transporte marítimo, estes números poderiam alcançar patamares excelentes. Uma análise superficial pode apontar para, pelo menos, a duplicação destas vagas.

O modal aquaviário é fundamental para promover e integrar o país interna e externamente. Afinal, são oito bacias com 48 mil km de rios navegáveis, reunindo, pelo menos, 16 hidrovias e 20 portos fluviais. Entre 1998 e 2000, 69 milhões de toneladas foram movimentadas. Modernizado e adequado às exigências de um mundo globalizado, o transporte marítimo pode diminuir distâncias internas e ser decisivo na consolidação do Mercosul, além de aumentar o comércio com os demais continentes.

Outro grave problema em relação aos portos é o custo de embarque por contêiner. Apesar de ter diminuído em quase US\$ 300, o valor ainda é muito alto comparando-se aos portos estrangeiros. Há muita burocracia e os portos nacionais ainda não têm o mesmo preparo que os europeus ou asiáticos. Falta preparo e maiores investimentos para suportar um aumento significativo nas exportações.



O Governo demonstra preocupação com o setor de transportes, tendo iniciado uma reestruturação, quando foram criados o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit), o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Mas ainda é pouco, já que o país permanece atado à malha viária como principal meio de escoamento da produção. Muito mais precisa ser feito, já que as possibilidades de crescimento, em todos os sentidos, são imensas e o transporte multimodal segue em ritmos muito lento. Somente usando várias formas de transporte, com custos reduzidos, menor tempo para deslocar as cargas poderão diminuir preços, fortalecendo o consumo interno e fomentando mais exportações.

Possuir uma frota mercante de real poder é questão não só de desenvolvimento social e comercial mas, também, de segurança e estratégia. Se não há como fazer girar o seu comércio por falta de navios, o Brasil fica à deriva, guiado por empresas estrangeiras. Em termos de segurança, a frota se torna um apoio fundamental para a Marinha de Guerra em caso de necessidade. Inúmeros exemplos, como a Guerra do Golfo, onde a navegação civil ajudou no conflito, ilustram isso.

Para o setor da logística, o transporte marítimo também significa crescimento. É um mercado muito grande e praticamente virgem, se considerarmos a magnitude do potencial brasileiro. Há muito o que se fazer nos portos e nos elos de ligação com o transporte rodoviário e ferroviário. Pode-se imaginar uma variada gama de opções para os profissionais da logística atuarem. Quer seja diretamente nos portos, nas empresas marítimas, de armazenamento ou junto às transportadoras dos outros modais.

Os números mostram que o transporte marítimo é o famoso gigante adormecido. Em 2000, portos fluviais, lacustres e marítimos foram responsáveis pela movimentação de 460 milhões de toneladas de carga. Um ano antes, o setor hidroviário teve 13,8% de participação no transporte nacional, ficando atrás das ferrovias (19,5%) e das estradas (61,8%). Em 1985, as hidrovias movimentaram 18,3%, contra 23,6% do setor ferroviário e 53,6% do rodoviário. Nota-se aí que a utilização do setor marítimo está diminuindo. Ou seja, postos de trabalho estão sendo fechados e o prejuízo ganha escala global dentro da economia brasileira. Como se não bastasse o problema social, há ainda a sobrecarga na malha viária, cujas condições são cada vez piores graças ao aumento no tráfego de caminhões, algo que amplia os índices de acidentes e mortes em nossas estradas.

* * Cristiano Cecatto – Gerente Executivo e Consultor especialista em logística Inbound/Outbound da QualiLog. 2º Colocado do Prêmio A.B.M.L. - Associação Brasileira de Movimentação e Logística / 2002, na categoria Movimentação e Armazenagem / Case – Roche.
e-mail : cecatto@qualilog.com – Tels. + 55 (11) 3772-3194 / + 55 (11) 3815-6840