

Uma Análise das Empresas Prestadoras de Serviço Transporte Rodoviário de Cargas e sua Relação com o Embarcador na rota São Paulo – Porto Alegre

Demetrio Quiros Bello Junior ¹

Resumo

O transporte é um componente fundamental no sistema logístico, absorvendo cerca de dois terços do custo logístico. Num contexto macroeconômico, também representa forte influência; nos países desenvolvidos o transporte chega a representar uma fatia entre 9% e 10% do Produto Nacional Bruto (PNB) desses países. O sistema de transporte também os diferencia dos países em desenvolvimento à medida que não precisam concentrar regionalmente produção e consumo, alcançam mercado distantes, reduzem custos, e entregam no prazo adequado, devido à eficiência e eficácia de seu transporte. Nesse contexto os prestadores de serviço de transporte de carga exercem importante papel nessa ligação. O presente trabalho visa contemplar as características desses prestadores de serviço que atuam especificamente na rota São Paulo – Porto Alegre, o que transportam, e as oportunidades e restrições que encontram nesse mercado.

¹ Graduado em Logística – ênfase: Transportes pela Faculdade de Tecnologia da Zona Leste

Sumário

1 Introdução

2 Empresas Atuantes

3 Rota São Paulo – Porto Alegre

4 Estudo de caso

4.1 Frota

4.2 Tecnologia de Informação

4.3 Relação com o Mercado Embarcador

4.4 Mercado de Cargas

4.5 Oportunidades e Restrições

5 Considerações Finais

Referências

1 INTRODUÇÃO

Desde os primórdios o transporte de mercadorias tem sido utilizado para disponibilizar produtos onde existe demanda potencial, dentro do prazo adequado às necessidades do comprador (NAZÁRIO et. al, 2000).

As principais funções do transporte na logística estão ligadas basicamente às dimensões de tempo e utilidade de lugar (NAZÁRIO et. al, 2000). De acordo com Caixeta-Filho e Martins (2001, p.15) o transporte tem a função básica de proporcionar elevação na disponibilidade de bens ao permitirem o acesso a produtos que de outra maneira não estariam disponíveis para uma sociedade ou estariam apenas a um elevado preço. Seguindo a mesma linha de raciocínio:

Mesmo com o avanço de tecnologias que permitem a troca de informações em tempo real, o transporte continua sendo fundamental para que seja atingido o objetivo logístico, que é o produto certo, na quantidade certa, na hora certa, no lugar certo, ao menor custo possível. (NAZÁRIO, 2000).

A importância do transporte pode ser medida através de pelo menos três indicadores financeiros: custo, faturamento e lucro. O transporte representa em média, 60% dos custos logísticos, 3,5% do faturamento, e, em alguns casos, mais que o dobro do lucro. Além disso, tem um papel preponderante na qualidade dos serviços logísticos, pois impacta diretamente o tempo de entrega, a confiabilidade e a segurança dos produtos (FLEURY, 2002). Deve-se ressaltar também, que o transporte é o elo básico de conexão entre produção e consumo, e que, portanto, o custo desse serviço, ou seja, o custo operacional dos veículos será um componente do preço final dos produtos (VALENTE et. al, 2001, p.25-26). Nessa linha de raciocínio:

Considerando-se que o mercado de fretes é concorrencial e que há melhoria na gestão de frotas, esta refletirá na redução dos custos de transporte e, conseqüentemente, no preço final dos produtos. Além desse benefício ao consumidor, ganharão também o produtor e o embarcador, que poderão atingir novos mercados e ampliar suas vendas. (VALENTE et.al, 2001)

Tendo em vista todos esses aspectos, volta-se à atenção para o estudo dessa indústria, voltando-se mais especificamente na rota São Paulo – Porto Alegre, visando avaliar as principais características das organizações de transporte.

2 EMPRESAS ATUANTES

De acordo com Kato (2005, p.76) o mercado de transporte rodoviário no Brasil está dividido em três tipos de empresas: empresas transportadoras de carga (ETC), autônomos (TCA) e transportadores de carga própria (TCP). Em relação às empresas, Valente et.al (2001, p.3-4) subdivide-as em empresas transportadoras de carga (ETC) e transportadoras de carga própria (TCP). São mais organizadas e estruturadas, porém sofrem com a infra-estrutura do sistema gerado por fatores como: condição ruim das estradas e falta de um melhor planejamento por parte dos órgãos governamentais e aspectos operacionais. Para Valente et. al (2001, p.2) os autônomos detêm a maioria da frota e exercem importante papel no sistema, sobretudo no transporte de longo curso e nas parcerias com as transportadoras. Porém carecem de planejamento operacional e apoio governamental, sendo o elo mais frágil do sistema, apesar do apoio de instituições como o Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST/SENAT) constituindo-se em alternativa para o apoio e suprimento de tais necessidades.

De acordo com o Anuário de Transportes da NTC (2006) dados do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) mostram que estão cadastradas apenas 110 mil empresas, sendo que destas, apenas 20 mil tem sua denominação ligada a transportes. Isso ocorre devido à inclusão – por parte da ANTT de uma grande legião de empresas de carga própria como indústrias, postos de gasolina, lojas, distribuidoras de produtos, construtoras e madeireiras. Para Geraldo Viana, presidente da NTC essa inclusão foi equivocada: “basta uma rápida leitura do artigo 14-A da lei nº 10.233 para se concluir que quem depende do certificado do RNTRC para exercer atividade são apenas os transportadores que operam por conta de terceiros e mediante remuneração”.

Ainda, segundo dados do RNTRC nota-se um predomínio dos transportadores autônomos, ao todo são 617.656 registros; cooperativas são apenas 517. A figura 1 mostra essa divisão.

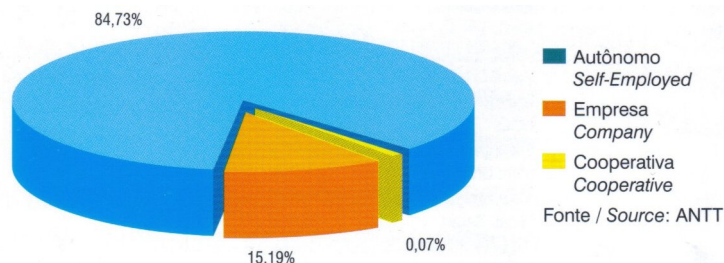


Figura 1: Transportadores habilitados

Fonte: ANTT (2005)

3 ROTA SÃO PAULO – PORTO ALEGRE

A distância entre São Paulo e Porto Alegre é de 1424 km. A via de ligação rodoviária entre as duas cidades é feita pela rodovia Régis Bittencourt, a BR-116.

A rodovia Régis Bittencourt – a BR-116 – é uma rodovia longitudinal. Inicia no Ceará e vai até o Rio Grande do Sul. É a ligação mais importante entre o Sudeste e o Sul. Adquire fundamental importância nos negócios com os países do Mercosul, sendo considerado o corredor do Mercosul (BRAGA, 2006). No entanto, devido a graves problemas estruturais frustra a iniciativa privada sob alguns aspectos. Para Faleiros (2004) a rodovia apresenta problemas com trechos inconclusos, péssima pavimentação e falta de sinalização.

Especificamente no trecho entre São Paulo e Porto Alegre, apresenta-se em boa parte pavimentada e duplicada, conforme dados do Ministério dos Transportes. Obras para duplicação estão em andamento na Serra do Cafezal, no município de Barra do Turvo (SP) e no Paraná, nas cidades de Quatro Barras e Piraquara. A rodovia alterna bons e maus trechos para circulação. Conforme o Departamento Nacional de Infra-Estrutura (DNIT, 2006), apenas no estado do Paraná apresentam-se boas condições de tráfego em todos os trechos. Santa Catarina e Rio Grande do Sul alternam trechos de boa viagem e atenção, enquanto no estado de São Paulo, apenas no km 446,8 ao 497,8 nos municípios de Registro e Cajati, apresentam boas condições de tráfego.

4 ESTUDO DE CASO

Para a realização do presente estudo de caso foram pesquisadas duas empresas que prestam serviço de transporte de cargas na rota São Paulo – Porto Alegre, empresa A e empresa B, a fim de caracterizar-se a atuação dessas empresas nesse mercado de cargas. O presente estudo a partir dos dados obtidos não pretende e nem pode generalizar as empresas que atuam nesse segmento, mas sim realizar alguns apontamentos que sejam representativos para essa indústria como um todo.

4.1 Frota

Em relação à frota, as duas empresas apresentam alto índice de terceirização, mantendo poucos ativos em relação a veículos. Uma das empresas afirma trabalhar com 100% de frota terceirizada. A outra empresa detém 358 veículos próprios e 600 agregados, o que representa aproximadamente 63% da frota.

Esses terceiros são em sua maioria pequenas transportadoras e transportadores autônomos – esses últimos maioria – possibilitando ainda sim uma margem de remuneração para essas empresas. Para uma das empresas os terceirizados são utilizados, sobretudo na distribuição física

urbana utilizando-se de veículos de menor porte. Para essa empresa os veículos próprios são utilizados justamente em longas distâncias – transporte interestadual – realizando transferência de carga em grande volume.

As empresas afirmam trabalhar com todos os tipos de veículos rodoviários, sendo especificamente nesse trecho mais utilizados os caminhões baús, as carretas e os semi-reboques.

Uma das empresas considera o tamanho da frota adequada, pois dispõe sua frota na medida em que é necessário. Para a outra empresa o número é insuficiente, pois não atende 100% da demanda diária. Uma das dificuldades encontradas pela transportadora é a dificuldade na contratação desses prestadores de serviço.

4.2 Tecnologia de Informação

Das tecnologias de informação empregadas a mais utilizada pelas empresas é o *Transportation Management System* (TMS) software dirigido para funções de transporte e redes de comunicação. A figura 2 mostra a distribuição da utilização dessas tecnologias por parte das duas empresas

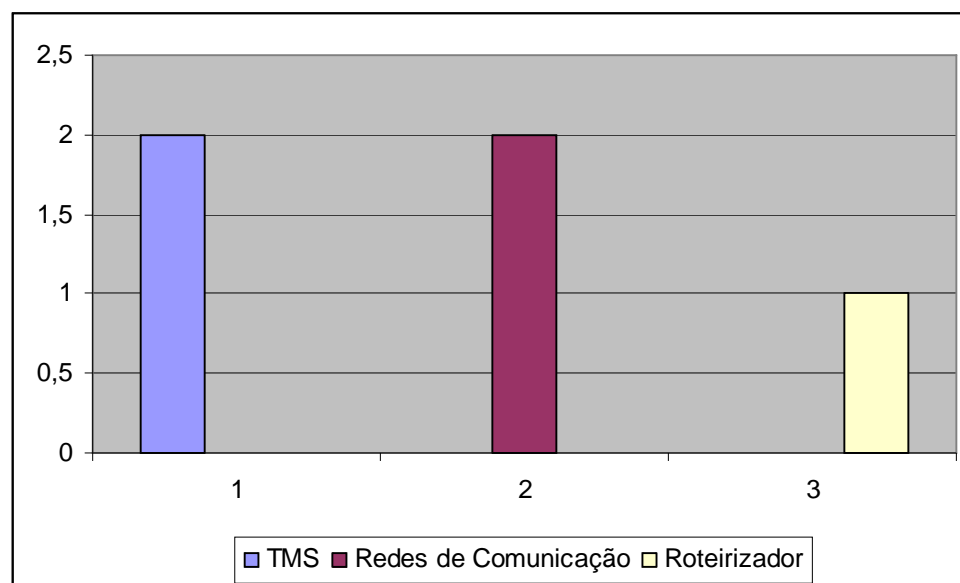


Figura 2: Tecnologias de informação empregadas
Fonte: O Autor (2006)

O TMS e as redes de comunicação foram citados duas vezes. O roteirizador foi citado por uma das empresas somente. O diagramador e o *Warehouse Management System* (WMS) não foram mencionados por nenhuma das empresas, o que demonstra ainda um escopo voltado à atividade central do transporte nas tecnologias empregadas por parte das empresas.

Quanto aos sistemas de localização o mais utilizado ainda é o Sistema de Posicionamento Global (GPS – do inglês *Global Positioning System*) que permite uma localização aproximada do veículo via satélite. A distribuição dessas tecnologias de localização por parte das empresas está explicitada na figura 3:

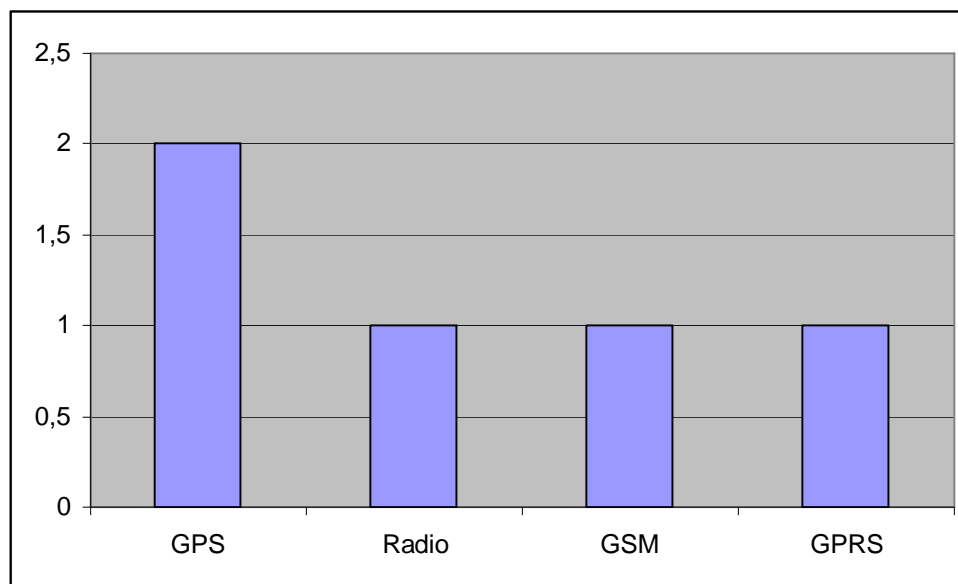


Figura 3: Sistemas de localização empregados
Fonte: O Autor (2006).

O rádio ainda é utilizado, e aparecem como novidades o GSM e o GPRS – esse último através de telefonia móvel.

4.3 Relação com o Mercado Embarcador

O relacionamento com o mercado embarcador cada vez mais se apóia em relações de médio e longo prazo, caracterizando-se como parcerias, disponibilidade de informações em tempo real sobre o status da carga e relacionamentos com clientes corporativos, caracterizando o relacionamento *business to business* (B2B).

São realizados pedidos eletrônicos por parte dos clientes por intermédio do *Electronic Data Interchange* (EDI) restrita a clientes preferenciais. Uma das empresas afirma também receber pedidos por *e-mail*. A Internet é uma ferramenta ainda a ser explorada restrita também a um segmento de clientes preferenciais e de maior rentabilidade para a empresa. No caso, apenas uma das empresas mantém portal na Internet para recebimento de pedido em dependência do cliente e do projeto a ser atendido.

Outro fator determinante para a competitividade das empresas junto aos embarcadores é a disponibilidade de informações sobre o *status* da carga. No atual mercado essa

disponibilidade de informação no serviço deixa de ser um ganhador de pedido para qualificador transformando-se praticamente num requisito básico para sua atuação e competitividade no mercado.

Em relação ao sistema de pagamento, as duas formas (CIF ou FOB) são utilizadas. No pagamento CIF o transportador entrega na porta do cliente, o qual paga todo o preço de seguro e frete embutido no valor total da mercadoria. No formato FOB a destinatário busca a carga no terminal e arca com todos os custos referentes a seguro e frete em separado. No caso o formato mais incidente é o pagamento CIF. A grande parte dos embarcadores prefere receber a carga e todos seus atributos já incluídos, sem ter que se deslocar ao terminal da transportadora para sua retirada.

4.4 Mercado de Cargas

De acordo com levantamento realizado junto às empresas o volume de carga transportada no trecho SÃO – Poa gira em torno de 300 a 400 toneladas/mês. Esse número varia de acordo com a sazonalidade de um determinado produto e do volume de comercio realizado entre esses estados, fator que sempre influencia no transporte elo entre produção e consumo. Outro fator complicador para um levantamento mais preciso é a falta de dados estatísticos por parte de órgãos governamentais.

Entre os principais produtos transportados de São Paulo a Porto alegre destacam-se:

- Cosméticos;
- Remédios;
- Tecidos;

A figura 4 mostra a distribuição percentual dos produtos transportados de São Paulo a Porto Alegre:

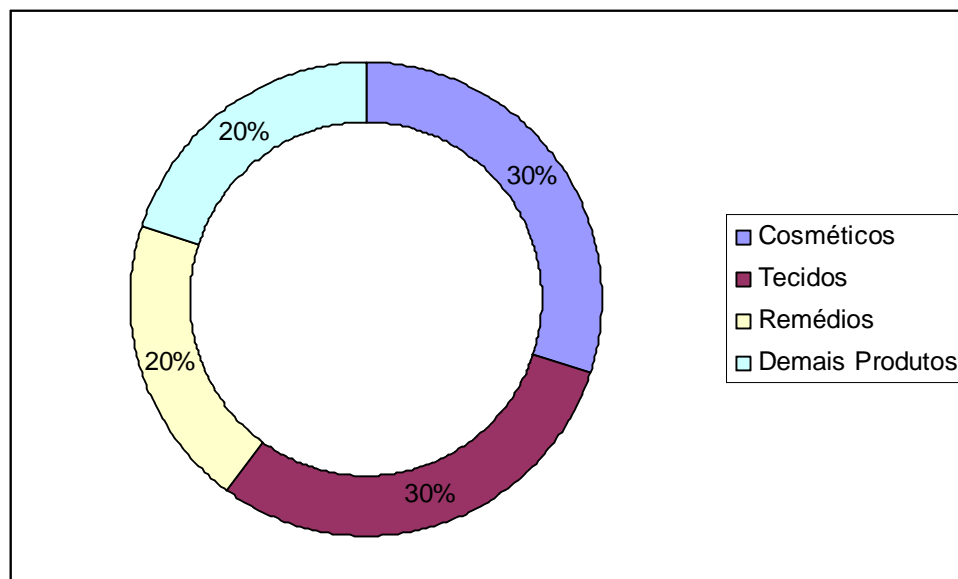


Figura 4 – Principais produtos transportados de São Paulo a Porto Alegre
Fonte: O Autor 2006

Percebe-se que os principais produtos transferidos são os cosméticos e medicamentos. Para uma das empresas ouvidas destacam-se matérias de suprimento. Para a outra o e-commerce e o setor de calçados representam boa parte das transferências realizadas também.

Quanto à carga de retorno, existe, mas em menor quantidade, e tem incidência diária. Destacam-se principalmente ferragens e gêneros alimentícios.

De acordo com as empresas ouvidas o tempo de viagem oscila entre 15 e 17 horas. O prazo de entrega é de 48 horas para essa região.

Quanto ao tipo de carga as empresas afirmam trabalhar com dois tipos: fracionada e fechada (transferência de carga). Em relação à operação realizada, o *milk-run* e a distribuição física são as mais utilizadas, como mostra a figura 5:

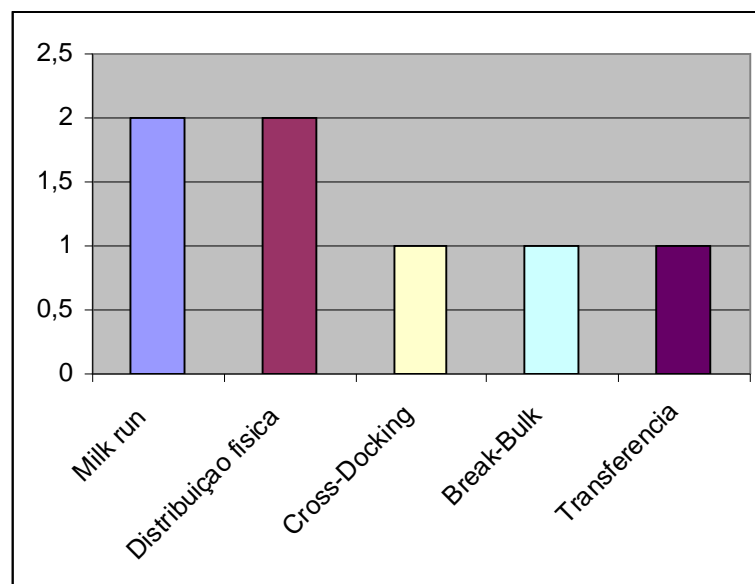


Figura 5: Operações logísticas realizadas no processo de transferência da carga
Fonte: O Autor (2006)

O *cross-docking* método o qual consiste em rápida movimentação da carga no terminal foi citada por uma das empresas apenas, assim como o *break-bulk*, operação realizada para desfragmentação da carga para futura “mini-consolidação” da mesma.

4.5 Oportunidades e Restrições

Alguns cenários são projetados em relação a oportunidades e restrições para essas empresas.

O e-commerce veio para ficar e oferece grandes oportunidades para o mercado transportador. Com o crescimento da oferta e demanda por produtos vendidos pela Internet, esses provedores buscam empresas que possibilitem a entrega de uma ampla gama de produtos comercializados e no prazo e quantidade corretas.

Existe um complexo cenário, envolvendo transportadores, operadores logísticos e transportadores autônomos. Uma das empresas entrevistadas cita como oportunidade a oferta de serviços de logística integrada, a transformação em um operador logístico. Para a outra empresa existe um cenário de competitividade com o operador logístico na gama de serviços oferecidos. Cada cliente possui uma necessidade, e quer uma terceirização completa ou parcial de suas atividades logísticas.

Os autônomos por sua vez, por oferecerem preços de serviço baixos, muitas vezes comprometem a competitividade do setor na sua negociação com o mercado embarcador, que por sua vez, em alguns momentos exige dessas empresas - mais estruturadas – um preço no mesmo patamar dos autônomos não condizente com sua estrutura e qualidade do serviço prestado.

Outro aspecto mencionado é o crescimento regional de atuação da empresa nas regiões Sul e Sudeste na sua logística de distribuição. Outro aspecto mencionado é a redução dos custos de transporte entre o Rio Grande do Sul e São Paulo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As empresas prestadoras de serviço de transporte atuam com ativos terceirizados em relação a sua frota a qual pode ser dimensionada a medida em que é necessária.

Existe uma grande evolução em relação às tecnologias de informação empregadas; o prestador de serviço de transporte tem uma exigência cada vez maior por parte do cliente sobre o status da carga; esse serviço torna-se requisito primário para sua competitividade.

A Internet é uma ferramenta com potencial de crescimento, mas ainda não utilizada em plenitude por essas empresas, ficando apenas restritas a clientes preferenciais.

O e-commerce surge como grande consumidor do serviço dessas empresas, tornando-se potencial cliente a ser explorado por parte dos transportadores.

A transformação do simples prestador de serviço de transporte em um operador logístico, oferecendo serviços integrados, surge como tendência para o mercado, resultado da ampliação de suas atividades.

REFERÊNCIAS

- BRAGA, A. **Régis Bittencourt terá R\$ 35 milhões para duplicação**. 2006. Disponível em: <http://www.radiobras.gov.br>. Acesso em: 29.ago.2006.
- CAIXETA-FILHO, J.V.; MARTINS, R.S. **Evolução Histórica da Gestão Logística do Transporte de Cargas**. In: _____ (orgs.). **Gestão Logística do Transporte de Cargas**. São Paulo: Atlas. 2001.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Disponível em: <http://www.dnit.gov.br>. Acesso em: 25.ago.2006
- FALEIROS, G. **Um Difícil percurso até o Mercosul**. 2004. Disponível em: <http://clipping.planejamento.gov.br>. Acesso em: 5.jun.2006.
- FLEURY, P.F. **Gestão Estratégica do Transporte**. 2002. Disponível em: <http://www.centrodelogistica.com.br>. Acesso em: 3.jun.2006.
- KATO, J. M. **Cenários Estratégicos para a Indústria de Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil**. 2005. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção). Departamento de Engenharia de Produção e Sistemas. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis. Disponível em: <http://teses.eps.ufsc.br>. Acesso em 21.jun.2006.
- NAZÁRIO, P. ...[et.al]. **O Papel do Transporte na Logística**. 2000. Disponível em: <http://www.centrodelogistica.com.br>. Acesso em: 3.jun.2006.
- NÚMEROS DO RNTRC EXIGEM DEPURAÇÃO. Anuário NTC e Logística. São Paulo. Nº2. p. 118-126. 2005.
- VALENTE, A. M. ...[et.al]. **Gerenciamento de Transporte e Frotas**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning. 2001.