

O TRANSPORTE COMO AGENTE NO COMÉRCIO EXTERIOR.

JORENTE, Marroni Angélica.

Discente da Faculdade de Ciências Jurídicas e Gerenciais/ACEG.

E-mail: angelicamarroni@flash.tv.br

MICHEL, Murillo.

Docente da Faculdade de Ciências Jurídicas e Gerenciais/ACEG.

E-mail: murillo@faef.br

Administração de empresas

RESUMO

O TRANSPORTE COMO AGENTE NO COMÉRCIO EXTERIOR.

Pelo Código Comercial, Art. 99, o Transporte é a ação de conduzir pessoas ou coisas de um lugar para outro. Transporte também pode ser visto como um sistema tecnológico e organizacional que tem como objetivo transferir pessoas e mercadorias de um lugar para outro com a finalidade de equalizar o diferencial espacial e econômico entre demanda e oferta. Para se atender a necessidade de transporte, é necessária uma análise dos fatores como prazo de entrega, segurança, limpeza, armazenagem, rapidez, embalagem, custo, comparação entre peso e volume e forma de pagamento, que são fatores que configuram uma cadeia de distribuição.

Palavras-Chave: Logística, Transportes, Comércio Internacional.

Tema central: Logística Internacional

ABSTRACT

TRANSPORT AS AGENT IN FOREIGN TRADE.

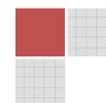
For the Commercial Code, Art 99, the Transport is the action of lead persons or things from one place to another. Transportation can also be seen as a system technology and organizational which aims to transfer people and goods from one place to another for the purpose of equalizar the gap between spatial and economic deman in the offer. To meet the need for transportation, we need an analysis of factors such as time of delivery, security, cleaning, storage nagem, speed, packaging, cost, comparison of weight and volume and form of payment, which are factors that shape a chain distribution.

Keywords: Logistics, Transportation, Commerce International.

1. INTRODUÇÃO.

O Brasil faz parte da globalização e a logística de transporte e distribuição e torna-se vital e estratégica para uma política de economia sustentada. Basicamente, somos um país que depende do comércio exterior e, por isso, precisamos encontrar maneiras de melhorar o fluxo de mercadorias que entram e saem.

Hoje, transporta-se tudo para qualquer lugar. Essa foi a revolução dos transportes nesse final de século. São grandes volumes de graneis transportados por dutos, em fornia de gás ou em meio aquoso, grãos por meio de esteiras, etc.



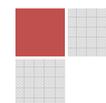
O que importa é viabilizar o comércio de mercadoria em qualquer lugar do planeta, despachando-se a carga para seu mercado consumidor com custos e qualidade, no tempo certo, e na quantidade adequada.

2. A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA PARA O COMÉRCIO EXTERIOR.

A logística é parte integrante, senão a principal variável de eficiência para o comércio exterior. Tempo, prazo de entrega, assistência técnica e pronta entrega são itens importantes da variável. Devemos entender a logística não somente como transporte, mas, sim, desde a comunicação até a entrega do produto ao cliente. No entanto, o quesito transporte é fundamental para o melhor desempenho da logística, ainda mais em um país como o Brasil, líder natural de um continente inteiro e dono de um potencial incalculável em termos de produção. Porém, aqui a situação das estradas de rodagem e ferrovias é muito precária, dificultando a chegada das exportações até portos e aeroportos. Infelizmente, o modelo brasileiro privilegiou as rodovias, em função da política nacional para incentivar as empresas automobilísticas. Com a privatização, houve uma certa melhoria das estradas, mas o custo de pedágio muitas vezes inviabiliza. Um país tão grande em dimensões deveria ter desenvolvido ferrovias no sentido Norte-Sul para ser competitivo. Espera-se que, com as privatizações realizadas no setor ferroviário, haja condições de melhorar o transporte em termos de qualidade e custos para se chegar aos portos. Outra dificuldade para o comércio exterior é a precariedade no transporte marítimo, tanto interno quanto externo. Infelizmente, Brasil não é rota principal do comércio exterior dentro deste modal. Os serviços portuários são ineficientes, dificultando as rotas dos navios. O governo federal deve privatizar verdadeiramente os serviços portuários, propiciar concorrência nos terminais privativos, buscar a implementação efetiva do transporte multimodal e buscar desenvolver o transporte de cabotagem. Estas, entre outras medidas, fortaleceriam a integração entre a logística e o comércio exterior.

2.1. CLASSIFICAÇÃO DOS TRANSPORTES.

Os transportes podem ser classificados quanto à modalidade em:



- Terrestre: rodoviário, ferroviário e dutoviário.
- Aquaviário: marítimo e hidroviário.
- Aéreo.

Os dois primeiros terrestre e aquaviário fazem parte dos transportes chamados de superfície. Quanto à forma de transporte, podem ser:

- Modal: realiza-se mediante a utilização de uma só modalidade.
- Intermodal: ocorrem duas ou mais modalidades. É também chamado de multimodal.

2.2. TRANSPORTE AQUAVIÁRIO / MARÍTIMO.

A maior parte de nossas trocas internacionais serem processadas por esse modal. Assim como do lado brasileiro, o grande volume do nosso comércio exterior passa pela via marítima.

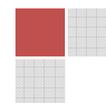
Outro fato de relevância consiste em que uma soma considerável de divisas é transferida para fora do país pelo pagamento de fretes contratados no exterior.

A navegação oceânica foi praticamente o modal que mais evoluiu ao longo do final do século passado e o responsável direto pela reforma portuária em todo o mundo. Sua participação e colaboração na especialização da carga foram fundamentais para o desenvolvimento do comércio mundial.

TRANSPORTE AÉREO.

É o modo de transporte mais rápido, eficiente e confiável. Pode-se conseguir reduções de custos com estoques (a frequência de voos permite uma alta rotatividade e sua consequente redução) e armazenagem (que é menor em razão do curto tempo de viagem).

O manuseio da carga é mais cuidadoso, portanto, não há necessidade de embalagem reforçada e o período de manuseio e de armazenagem e a duração da viagem reduzem os riscos de demora, danos, roubos e perdas, diminuindo assim os prêmios de seguros.



A rede de transporte aéreo internacional atinge países sem litoral e regiões inacessíveis com maior facilidade em relação aos outros meios de transporte.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO.

Os caminhões podem ser transportados em barcos, em serviço de autotransbordo ou em vagões com plataforma para serviços ferro-rodoviários.

Possui grande capacidade distributiva e a partida e a chegada dos caminhões podem ser organizadas com horários precisos.

É o meio de transporte ideal para qualquer tipo de mercadoria geral ou carga a granel líquida ou sólida em pequenas quantidades, desde que em veículos especializados. Exige menos embalagem do que outros meios.

Alguns tipos de veículos de transporte de cargas rodoviárias estão discriminados a seguir. Além das diferenças quanto aos tipos, há aquelas relativas à capacidade de carregamento, ou seja, a quantidade de carga possível para o transporte; porte do veículo. Os veículos para uso urbano são do tipo leve, com capacidade de transporte de uma ou mais toneladas, possuindo grande agilidade e sendo utilizado na distribuição.

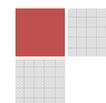
- Caminhões: constituem-se de uma única parte incorporada à cabine. Capacidade de carga: 23 toneladas.
- Carretas: são veículos articulados e possuem unidades de tração e de carga em módulos separados (cavalo mecânico e semi-reboque). Capacidade de carga: 30 toneladas.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO.

Tem pequena participação entre os países latino-americanos. É um meio aconselhável para grandes quantidades de carga por causa de sua maior capacidade se comparada ao transporte rodoviário e aéreo.

Tem flexibilidade combinada no caso do subsistema água-ferrovia, os vagões são transportados em balsas. Os trilhos são vias de alta velocidade para os trens.

2.6. TRANSPORTE AQUAVIÁRIO / HIDROVIÁRIO.



É o transporte realizado em hidrovias interiores, que podem ser em rios, denominado fluvial, quanto em lagos, sendo esta de pequena ou quase nenhuma importância no transporte. Uma hidrovia é uma via navegável que, pode ser nacional ou longo curso (internacional).

2.7. CAPACIDADE DE TRANSPORTE.

Cada modal tem uma capacidade de transporte por unidade. O transporte marítimo é aquele que possui a maior capacidade.

O modal de menor capacidade de transporte por unidade é o rodoviário, seguido do aéreo.

Por ter uma grande capacidade de carga, muito embora sua unidade de transporte (embarcação) seja uma das mais caras, o transporte marítimo consegue apresentar resultados finais mais favoráveis por diluir seus custos fixos por um volume maior de carga transportada.

2.8. AGILIDADE.

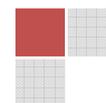
É um item onde o modal rodoviário detém a excelência. O modal rodoviário possui a capacidade de alterar sua rota, partindo de um ponto até atingir seu destino, com mais facilidade que os demais modais.

Ainda, possui flexibilidade de horário, no sentido que pode ser requisitado tão logo a mercadoria esteja disponível para o transporte.

2.9. SEGURANÇA.

Segurança é um item que hoje contribui para onerar consideravelmente os custos de transporte. Quanto maior a exposição de carga durante o transporte maior o risco e, conseqüentemente, maior o valor pago pelo seguro da carga.

Nesse item, há que se considerar o tempo e local de estocagem da mercadoria antes ou depois do embarque. Em determinados casos, como no transporte marítimo, os pontos de concentração de carga (portos e terminais) são os pontos frágeis de uma cadeia de distribuição, no que diz respeito à segurança, sendo de grande incidência de roubos de carga. O veículo rodoviário é o mais exposto ao assalto, tanto da carga como do veículo, por ser facilmente abordado nas estradas.



2.10. RAPIDEZ.

Trata-se da velocidade de transporte da mercadoria. Os mais velozes e mais lentos são, naturalmente, o avião e o navio. A rapidez é uma exigência em alguns tipos de cargas, em especial as não comerciais, como documentos, etc. A rapidez é também indicada para cargas altamente perecíveis, como flores, etc.

Para algumas cargas, principalmente aquelas perecíveis ou aquelas de valor estratégico como peças de reposição, a rapidez é um fator decisório.

Nesse item, o modal aeroviário tem ampla vantagem sobre os demais, o que, em certas situações, contrabalança seu elevado custo de transporte. O período da alta inflação exigiu o uso de transportes com essa característica em função do custo do capital não realizado, investido na mercadoria.

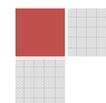
2.11. VERSATILIDADE.

Diz respeito à capacidade de oferecer opções que se adaptem às situações que se apresentam na prática. O modal mais versátil é o rodoviário, que pode ser facilmente inserido em um ambiente urbano e rural, ao mesmo tempo. Efetua o porta a porta, ou seja, permite a tomada da mercadoria no ponto de origem e entrega ao seu destinatário. Pode ser contratado para transporte de longas distâncias. Os aeroviários e marítimos têm pontos fixos de operação em terra que exigem estruturas caras de operação, como outro exemplo deste conceito.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS.

A moderna logística empresarial não só engloba, mas integra atividades importantes como o transporte, a armazenagem e o manuseio. Por questões de concorrência e de sobrevivência, a ordem é reduzir ou eliminar custos em toda cadeia logística. As empresas têm obtido, sucessos relevantes na redução de custo e restou ao setor de transporte a sua importante contribuição nesse cenário de desafios.

As ferrovias estão progredindo e desempenham o papel que se espera delas, fornecendo vagões de todos os tipos e também locomotivas de qualquer potência.



Os investimentos em hidrovias são outro trunfo que dispomos para redução de custos, à medida que são capazes de oferecer interfaces com as rodovias. Nossos portos, após privatizações, sofreram investimentos em obras civis, equipamentos de movimentação, abastecimento e informatização.

A cultura enraizada pela rodovia e a falta de confiança entre outros modais geram custos para toda a sociedade, que paga por esse adicional ou pior, pela falta de mais desenvolvimento, através da inviabilidade de negócio. O setor aéreo, embora seja economicamente de pequena monta, é um importante modal para produtos de alto valor agregado, que necessitam de uma velocidade boa em seu fluxo.

Fica claro o grande peso que os transportes têm em nossa economia e é importante que empresas privadas e governo, trabalhem em prol de um melhor caminho para o país, pois a globalização e a competitividade exigem isso.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

FERREIRA, Cláudio. e PORTO, Marcos Maia. Transportes, Seguros e a Distribuição Física Internacional. 2º Edição. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

KEEDI, Samir. Transportes, Unitização e Seguros Internacionais. 3º Edição. Aduaneiras. São Paulo. 2005.

