

A CABOTAGEM E O ESTOQUE EM TRÂNSITO.

1. INTRODUÇÃO

A considerar-se o desenvolvimento do modal marítimo desde a antiguidade, e o avanço obtido com os fenícios e suas aventuras no mar, quando se deu início ao processo de navegação em águas mais profundas e afastadas da costa, sendo responsável pelas movimentações de cargas em cursos (distâncias) maiores que o realizado até então. Que podemos considerar como um dos elementos cruciais ao desenvolvimento do transporte de cargas para curtas e médias distâncias.

Apesar deste processo de evolução muito similar ao conceito que hoje chamamos de Cabotagem, este foi denominado e especificado como tal apenas no século XVI, quando Sebastião Caboto, navegou a margem do território dos Estados Unidos, mais especificamente partindo de onde hoje está localizada a Flórida indo até a foz do rio São Lourenço, onde hoje está localizado ao Canadá.

E nesse cenário de concepção diferente para utilização do modal marítimo também para curtas e médias distâncias, que se consolida esta nova forma de transportar mercadorias dentro de um mesmo país através de sua costa que a Cabotagem se consolidou e expandiu, como a alternativa viável de transporte em larga escala mesmo para distâncias menores, dentre outras coisas por sua capacidade de deslocamento massivo de carga numa única viagem. Tendo em vista a capacidade de transportar mercadorias numa única viagem das embarcações.

Contando justamente com essa capacidade de carga maior que a cabotagem passou dentre outras coisas a compor um cenário diferente na Logística contemporânea, onde se passou a enxergá-la como elemento capaz de contribuir e funcionar em situações específicas como atividade primária da Logística por sua característica e capacidade de carga.

A Atividade primária em questão é o Estoque, que se pode definir como o acumulo ordenado de recursos com valor econômico destinado a formarem produtos ainda não processados, ou mesmo na condição de produtos acabados, ainda não comercializados e que por essa condição permanecem estocados, aguardando sua destinação final.

1.2 INTEGRAÇÃO DA CABOTAGEM E O ESTOQUE EM TRÂNSITO

Com um olhar um pouco mais técnico percebemos que a capacidade de carga do modal marítimo, atrelada a reduzida capacidade de estocagem em larga escala compõe o cenário ideal para o desenvolvimento de uma variação do estoque capaz de aumentar os ganhos operacionais e reduzir os custos logísticos, transformando esta combinação em um diferencial competitivo.

No Brasil especialmente, a cabotagem elevou a participação de muitas empresas nos mercados das regiões Norte e Nordeste, que sofrem sensivelmente com a precária infraestrutura de transportes do sistema viário brasileiro. Fomentando o surgimento de empresas, inclusive nacionais, como a Log-In. Redução do tempo de deslocamento, custos logísticos e avarias dos produtos foram alguns dos benefícios alcançados com a evolução da Cabotagem nestas regiões e hoje em dia em outras com impacto igual nos resultados e indicadores operacionais.

Dado o cenário surge o estoque em trânsito, com uma característica muito interessante aos produtores e fabricantes de larga escala, uma vez que reduz o custo de armazenagem, transferindo o custo/responsabilidade para o modal marítimo, através da Cabotagem, deixando a responsabilidade sobre a carga para o Armador, o que também contribuiu para aumentar a competitividade nestas regiões e ampliar a margem de receita. A cabotagem nos permite deslocar grandes quantidades de estoques, e permite que durante o curso a mercadoria seja negociada com clientes da região de destino da embarcação e assim equacionando definitivamente para esses casos o custo logístico do estoque convencional, com a combinação Cabotagem e estoque em Trânsito.

O cenário ainda tem margem para evolução em especial em países em Desenvolvimento como o Brasil, uma vez que o potencial de expansão é muito grande. Só no Brasil o potencial é de aumento de movimentação é de 400 %. Fora o viés ambiental, pois uma embarcação numa única viagem pode substituir até dois mil e quinhentos caminhões, veículos necessários para realizar o transporte do montante de containers que uma embarcação de Cabotagem transporta em média.

O lado negativo é a falta de investimento no setor portuário que assola as áreas primárias brasileiras e trava o desenvolvimento acelerado da Cabotagem e de sua utilização para o estoque em trânsito por exemplo.

Tendo como um dos entraves questões ligadas a atuação das agências reguladoras do transporte marítimo de carga, que apesar de todo o potencial de desenvolvimento do modal citado no país que conta com mais de 8.000 (km) de costa navegável, ainda assim não conta com uma política que fomente o desenvolvimento desta modalidade de transporte de para empresas nacionais. Defendendo as empresas nacionais da desleal concorrência estabelecida com os Armadores internacionais.

RAFAEL ALVES PEDROSA

Professor Universitário nas áreas de Logística, Comércio Exterior e Gestão Portuária

Consultor de Logística Industrial e Portuária.