

# Transporte Mercadorias Destinadas e Provindas do Mercado Global via Porto de Santos

**Autor:** Sylvia da Cunha Martins Simioni **Orientador:** Msc. Sérgio Adriano Loureiro

**Palavras-chave:** transporte de importação e exportação, Multimodalidade, Abastecimento das Fábricas. **Email:** sysimioni@gmail.com

## Introdução

A Alpha trabalha, hoje, com um modelo rodoviário que utiliza caminhões baús na transferência de importação e exportação entre fábricas e Porto de Santos.

Contudo, desde o desenho desse modelo, há 12 anos atrás, até os dias de hoje, o cenário do transporte mudou significativamente e uma conta de veículo ociosos, que significava, na época, 5%, passou a representar 15% do valor total gasto com frete. Custo este que veio como consequência da descentralização das importações, antes feito tudo via Matriz; do impacto da lei 12.619 ou Lei dos Motoristas, a qual regulamenta a profissão, sancionada pela Presidente da República no ano de 2012; e, em menores proporções, mas não menos importante, pelo aumento das importações e exportações no Brasil, dado pelo aquecimento da economia, consequentemente, aumentou as filas nos terminais portuários.

## Objetivos

Este estudo tem como objetivo comparar o modelo atual com os modelos propostos avaliando qual seria a melhor forma de transportar os produtos destinados à importação e exportação, buscando reduzir os custos de frete, os quais contemplam os gastos com veículos ociosos.

## Metodologia



## Resultados

Para o estudo, foram analisados três modelos de transporte: o atual, realizado em caminhão baú; o modelo de bi-trem, puxando em container; e o modelo ferroviário.

Com base no levantamento realizado dos custos, o trem chega a ser quase 40% mais barato que o modal rodoviário e não tão lento quando pensamos nessa nova estrutura imposta pela lei dos motoristas. Neste novo cenário, foram encontrados processos de importação até sete dias parados no porto por acúmulo de carga, acumulo este, gerado por diversos fatores os quais vão desde uma greve, até filas geradas pelos caminhões

Comparativo entre os modelos estudados.

Premissa	Trem	Baú	Bi-trem
Capacidade	Dois contêineres de 40 pés ou quatro de 20 por vagão. Uma locomotiva consegue puxar 70 vagões	Acomoda um contêiner de 40 pés ou dois de 20.	Dois contêineres de 40 pés ou quatro de 20 por veículo
Depósito e retirada de Container	Pode ser feito no próprio CNAGA	Porto de Santos	Porto de Santos
Reaproveitamento	Sim*	Sim	Não
Transit-Time***	10 dias corridos	7 dias úteis	3 dias úteis
Custo vs. Atual**	-40%	-	30%

\*considerando que o contêiner será retirado/ devolvido no CNAGA, próximo a planta fabril.  
 \*\* Comparação com a tabela atual  
 \*\*\* Se considerar que será trazido na linha pré-estabelecida, caso contrário esse prazo é de 3 dias corridos.

MODELO ATUAL	MODELO PROPOSTO
Número de veículos dia fixo reservado à empresa Alpha	Não há necessidade de reserva
Cross Docking no Porto de Santos	Pode ser realizado no CNAGA ou na própria planta fabril
O mesmo veículo que sobe com importação desce com exportação	A troca dos contêineres pode ser realizada no CNAGA, localizado a 10 min da planta principal.
Existe um valor fixo de veículo ocioso caso o baú reservado não seja utilizado por qual seja o motivo	Não tem
Impactado pela Lei de Motoristas	Não tem
Sofre com as greves, as quais chegam a durar 5 dias na entrada do porto	Não tem
Dias de subida livres, respeitando a capacidade de veículos	Linhas fixas as quartas feiras
Utilizar a frota oferecida pela casa	A operadora oferece os veículos como serviço complementar, mas pode contratar uma transportadora especializada e não sofre com filas no terminal porque a linha passa dentro.
Transit time chega a ser superior a 3 dias úteis	Hoje o tempo total chega a ser 10 dias corridos, mas esse tempo tem diminuído.

## Conclusões

Este Trabalho teve o objetivo de estudar mais a fundo as alternativas de transferência entre o Porto de Santos e as fábricas, que o mercado oferece, uma vez que o modal Rodoviário tem se demonstrado improdutivo. Assim, com base nas análises realizadas, foi encontrado uma redução de 40% nos custos totais de frete ao migrar para o modelo, redução esta, que tem grande impacto na competitividade de uma empresa perante aos seus concorrentes, uma vez que está diretamente relacionado na eficiência da cadeia de suprimentos.

## Referências Bibliográficas

Chopra, S. e Meindl, P. (2002) Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos. Editora. PRENTICE HALL BRASIL  
 Ballou, R. H. (2006), Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos, Logística Empresarial- 5ª edição- Editora ARTMED.  
 Novaes, A. G. (2007). Logística e Gerenciamento da Cadeia de distribuição- 3ª Edição- Editora Campus  
 Dornier, P. P., et al. (2000) Logística e Operações Globais. Projeto de Redes Logísticas para Operações Globais- 1ª Edição- Editora Atlas