

Discutindo a relação: qual a logística do futuro e o que o BNDES tem a ver com isso?

Por Edson Dalto e Dalmo Marchetti, engenheiros do Departamento de Transportes e Logística do BNDES

Disse um político no calor de seu discurso: “O Brasil é o país do futuro e sempre o será”. Desconsiderando-se o ato falho do nosso “querido” representante, desejamos, todos os brasileiros, equacionar bem nossas demandas do presente para termos um país próspero, o mais rápido possível.

Hora de discutir a relação...

Do ponto de vista da logística, concentrando-nos particularmente na questão da eficiência energética e da redução de emissões, o cerne da preocupação deve ser o uso mais eficiente do nosso sistema de transportes, que se traduz na busca de equilíbrio da matriz modal. Seu resultado trará ganho de competitividade ao país, proporcionando redução de custos, melhoria de serviços e melhor qualidade de vida.

O Brasil precisa começar a investir proporcionalmente mais na infraestrutura de serviços ferroviários e aquaviários e aumentar a produtividade dos ativos existentes. Temos a oitava rede ferroviária de cargas mais extensa do mundo, com cerca de 30 mil km(2), no entanto, apenas 15% do total são transportados por este modal(3), com velocidade média de 19 km/h(4). No transporte hidroviário, apesar de nossos 7.400 km de costa(5) e 21.000 km de vias economicamente navegadas (6), apenas 11% das cargas transitam pela cabotagem e 5% por hidrovias)(2).

Os investimentos em ativos estruturadores da matriz de transportes devem ser encarados como prioritários, porém, não exclusivos. Há um estoque de inversões necessárias à readequação da infraestrutura logística, avaliado entre R\$ 428 bilhões (PNLT)(7) a R\$ 1 trilhão (CNT).

De certa forma, este desafio independe de questões relativas às perspectivas de crescimento do PIB. É um estoque que deverá ser equacionado, de certa maneira, de modo independente das questões exógenas, em função da já delicada posição relativa dos custos logísticos no Brasil considerando os demais países em desenvolvimento e do seu impacto nas cadeias produtivas e na capacidade de inserção internacional das empresas instaladas no país.

A velocidade desse equacionamento é que deverá ser influenciada, naturalmente, pelas condições macroeconômicas vigentes. Os pilares necessários a essa atuação residem, entre outros aspectos, na estrutura de planejamento de longo prazo amparada por uma contabilidade econômica, financeira e ambiental que possa ser defendida interna e externamente, e na estruturação de marco regulatório setorial que forneça segurança econômica e jurídica de longo prazo aos investidores. Diante das limitações das finanças públicas, a atração de capital privado é peça chave no destravamento dessas inversões, particularmente o funding externo.

Para tal, o concerto regulatório deve buscar as melhores práticas internacionais, evitando assimetrias locais desnecessárias. Por parte do poder concedente, o aprimoramento da etapa de planejamento permitirá originar projetos mais debatidos e produtivos, de forma continuada, que apresentem uma estratégia explícita de longo prazo, com objetivos e metas bem definidos, aumentando o apetite de potenciais candidatos explorarem nosso mercado.

A par disso, o maior detalhamento dos projetos deve ser uma tendência, conferindo confiabilidade aos agentes e reduzindo riscos desnecessários, entre eles sobrecustos e extensão de prazos de conclusão, que significam perdas de eficiência indesejáveis a financiadores, investidores e sociedade.

Na medida em que a economia volte a se estabilizar e os juros comecem a ceder, o apetite por projetos de longa maturação tenderá a crescer e atrair mais investidores para equity e dívida, inclusive com maior inserção do mercado de capitais. Cabe destacar os avanços já incorporados no contexto da regulação que estendeu os prazos de análise dos projetos, entre as fases do edital e do leilão para, pelo menos, 100 dias, a celeridade na concessão de licenciamento ambiental e a agilidade na tramitação dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão.

O BNDES e outros agentes terão um papel importante neste novo cenário, cujos desdobramentos poderão compreender:

Atuar como âncora no financiamento aos investimentos, particularmente aqueles que priorizam a eficiência, com condições favoráveis de custo e prazo;

Apoiar o desenvolvimento da infraestrutura de integração modal no país, com produtos competitivos de renda fixa e no equity;

Financiar o aumento da frota de veículos de transporte (vagões, locomotivas, aeronaves, empilhadeiras, caminhões, esteiras transportadoras) mais produtivos e energeticamente eficientes; nesse contexto, a substituição de equipamentos obsoletos também merece especial atenção;

Contribuir para a estruturação do concessionamento de ativos de infraestrutura;

Capitanear a formação de um mercado de títulos de infraestrutura mais ativo e com maior participação de outras instituições privadas, adicionando liquidez no mercado secundário;

Contribuir para estruturar garantias para a fase de construção dos empreendimentos, que é mais arriscada, do ponto de vista de custo e prazo, de forma a dar alternativas às atuais garantias de projetos de infraestrutura;

Promover a atração de recursos externos para participar de investimentos em infraestrutura no Brasil;

Incentivar, através de regulamentos e linhas de crédito mais atrativas, ações relacionadas ao “frete verde”. Ações que levem à redução de emissões poluentes, sejam elas relacionadas ao reequilíbrio da matriz de transportes, à utilização de veículos menos poluentes, à eficiência da operação, à logística reversa, a projetos que proporcionem melhor integração com o meio ambiente etc;

Atuar no apoio à indústria nos segmentos em que possa haver aumento competitivo do conteúdo local (p. ex.: sistemas de controle ferroviários, empilhadeiras etc.) de forma a incentivar o desenvolvimento da indústria local, gerando produtividade, renda, empregos e tecnologia;

Colaborar com o desenvolvimento de Operadores Logísticos capacitados (ativos fixos e equity), inclusive quanto ao aumento do porte e da capacidade de prestação de serviços logísticos específicos, que adicionem valor aos clientes (desenvolvedores de clientes), com base tecnológica;

Ajudar no equacionamento de lacunas de capacitação e incentivo a potenciais sinergias entre os Operadores Logísticos brasileiros; e

Apoiar os fornecedores e desenvolvedores de sistemas logísticos (empresas de tecnologia), através de instrumentos de renda variável.

Voltando ao nosso “querido” representante que nos lembrava que o Brasil permaneceria como

Sísifo, condenado a eternamente ser o país de Stefan Zweig, podemos concluir com algumas palavras de Hayes, Weelwright & Clarck, no livro “Dynamic manufacturing: creating the learning organization”, lembrando-nos que o futuro se constrói tijolo a tijolo: “Ninguém sabe o que acontecerá nos próximos cinco ou dez anos, mas nós queremos estar lá quando este tempo chegar”.

1. O conteúdo do artigo é de responsabilidade exclusiva dos autores e não expressa necessariamente a opinião do BNDES.
2. International Union of Railways (2014).

3. EPL, 2016. Valores medidos em TKU. Documento acessível em:
<http://www.epl.gov.br/transporte-inter-regional-de-carga-no-brasil-panorama-2015>.
4. ANTT, 2015.
5. SIBGE, 2016.
6. ANTAq, 2014.

Documento disponível em:

http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Palestras/20140725_A_Navegacao_Interior_Geral_SBPC_Jul_2014.pdf.

7. preços de 2011.



Fonte: Revista Frotas & Fretes Verdes 2016

Publicada em: 20/02/2017

Veja o texto na publicação original

http://frotasefretesverdes.com.br/2016/wp-content/uploads/2015/01/Revista-Frotas-Fretes_2016_book.pdf