A DIFICULDADE NA LOGÍSTICA PARA EXPORTAÇÃO MARÍTIMA DE CAFÉ SOLUVEL NO PORTO DE SANTOS EM 2021

Larissa Fernandes Garcia Gonçalves[1]
Fagner Evangelista Severo[2]
André Felipe Lima Fernandes[3]

E-mail: larissa.fergago@hotmail.com; fagner@unisanta.br; andrefernandes@cacique.com

RESUMO: Este artigo aborda a principais dificuldades na logística da exportação marítima de café solúvel, sendo abordado diversos fatores, como: aumento de fretes, disponibilidade de rotas, agencias marítimas, agentes de carga, disponibilidade de espaço nos navios, prazo curto de detention, falta de veículos com sistema de rastreamento e monitoramento, custos extras pelas inúmeras alterações nos prazos do terminal, novos empecilhos considerando o cenário pré e pós pandemia do Covid-19 no comércio exterior, disponibilidade de equipamento, entre outros. Os obstáculos mencionados ao longo do artigo geram diversos problemas e gargalos logísticos, não só paras as exportações de café solúvel, mas para toda a cadeia logistica internacional e nacional.

Palavras chave: Exportação; café; obstáculos.

ABSTRACT: This article approaches the main difficulties in the logistics of maritime export of soluble coffee, exposing several factors, such as: increased freight, availability of routes, shipping agencies, cargo agents, availability of space on ships, short free time detention, lack of vehicles with a tracking and monitoring system, extra costs due to numerous changes in terminal deadlines, availability of equipment and new obstacles considering the pre and post Covid-19 pandemic scenario in foreign trade. The obstacles mentioned throughout the article generate several logistical problems, not only for soluble coffee exports, but for the entire international and national supply chain.

Keywords: Export; coffee, obstacles.

1. INTRODUÇÃO

O porto de Santos é maior e principal porto brasileiro, responsável por concentrar mais da metade do produto interno bruto (PIB) do país. Tendo grande influência também na balança comercial brasileira.

Como o maior porto da América Latina, há uma movimentação de milhões de toneladas de cargas no Porto de Santos, desde commodities à maquinários, e aumentando a cada ano. Estas passam por um processo de logística desde a origem até seu destino.

Com o aumento de movimentação de cargas e ao aumento disparado do valor do combustível, também há o cenário conturbado que o mundo vive desde que foi declarada, pela Organização Mundial da Saúde, pandemia do Covid-19 (doença causada pelo coronavírus), em 11 de março de 2020, que dificulta o processo de importação e exportação em vários fatores.

No processo de logística e desembaraço dentro do país de origem, ocorrem diversos obstáculos que podem atrapalhar o processo, podendo lhe causar atrasos e custos extras; principalmente em exportações com contêiner. Os obstáculos mais encarados no ano de 2021 são: a falta de equipamentos, falta de espaço nos navios e, em alguns casos específicos, a disponibilidade escassa de rotas.

Em um processo de exportação marítima, seja qual for o produto a ser exportado, há toda uma logística desde a retirada do contêiner vazio até a entrega deste estufado no terminal. Na logística de um processo marítimo de exportação, há inúmeros obstáculos que surgem ao longo do percurso, que podem ser por causas internas ou externas, ou seja, pode ser de algo/ alguém envolvido no processo ou fatores externos como trânsito, acidentes, problemas em produção, entre outros.

Outro principal fator pré-pandemia era a disponibilidade de rotas, tendo como os principais armadores, Hamburg Sud, Maersk, Hapag Lloyd, MSC, CMA CGM, entre outros, onde havia várias rotas e disponibilidade de escolha entre todos esses armadores. Os fretes eram bem abaixo do normal devido a variedade e poder de escolha de com qual armador seguir seu embarque. Também não havia falta de equipamento que, nos dias atuais, a escassez está enorme.

Uma vez que, na exportação de café, é necessário um contêiner específico padrão alimento, esta não pode embarcar em contêiner comum, carga geral. Neste artigo, será abordado também referente ao processo de importação e toda a rota inversa da exportação.

Para a produção e fabricação do café solúvel é utilizado alguns tipos de matéria prima e qualidades de café onde é feito um “blend”, ou seja, uma mistura de diferentes tipos de café verde (natural) para, então, começar a fabricação do café solúvel. Esse café é produzido por algumas regiões do país, o que será apresentado mais detalhadamente abaixo.

Outro ponto que será tratado ao decorrer deste artigo será sobre impactos da pandemia do coronavírus nas atividades dos setores envolvidos no processo de exportação como, por exemplo, a grande aceitação e adaptação ao trabalho remoto, que a maioria das empresas tiveram de adotar em sua organização, para maior prevenção do Covid-19.

Será abordado brevemente sobre incoterms, como é feita a venda e modo de pagamento da carga entre o vendedor e o comprador, vendas FOB, CIF e CFR.

Esta pesquisa busca descrever as dificuldades encontradas no ano de 2021, para seguir com o processo de exportação marítima de café solúvel, no Porto de Santos.

2. MATÉRIA PRIMA

Conforme mencionado anteriormente, neste artigo, uma das matérias primas do café solúvel é o café verde, que é comprado direto do produtor, e são comprados em algumas qualidades, onde as principais são: o café orgânico, o café arábica e o café conilon.

Para a produção do café solúvel é feito um "blend" de acordo com qualidade desejada pelo importador, onde pode ser feito, por exemplo, 50% arábica e 50% conilon, podendo variar de acordo com o gosto e especificação do importador. Também é feito e fabricado o café orgânico, onde é usado um café certificado por órgãos anuentes, onde o produtor possui essa certificação de qualidade.

A matéria prima está situada em diversas partes do país, contudo grande parte é encontrada no Sudeste, região do Espirito Santos e Minas Gerais; Na região do sul do país, Paraná; E alguns produtores também do Norte, Rondônia e Roraima. A região do Espirito Santos é muito forte em café conilon, facilitando as exportações pelo porto de Vitória e Rio de Janeiro, na região Sul, pelo porto de Paranaguá e Navegantes principalmente. E por fim, a região Norte pelo porto de Manaus.

3. FALTA DE CONTÊINER

Historicamente nunca houve tanto problema com falta de equipamento e disponibilidade nos navios, no Brasil ou no mundo, quanto houve no ano de 2021. Em período pré-pandemia, a disponibilidade de container era grande, com todos os principais armadores ao redor do mundo e no Brasil.

Para embarque de café são utilizados o container padrão alimento, diferente do container geral, onde pode ser embarcada qualquer carga, sem restrição; o container padrão alimento é diferente dos demais e é necessário muito cuidado, possui diversos requisitos, sendo alguns deles: A pintura tem que estar uniforme, sem resquícios de embarques anteriores; o contêiner deve estar totalmente limpo e nas condições adequadas, não pode haver furos ou amaçados no interior do container, que pode ocasionar avarias na carga durante o manejo do container; não pode ter qualquer odor que possa afetar no aroma do café; não pode ter graxa, portas com rebites ou soldadas (parafusos) e borrachas deve ser novas.

Há também a exportação de café em contêiner refrigerado, outro tipo de equipamento, onde a carga embarca congelada. Para café solúvel, por exemplo, é exportado extrato de café ou óleo de café, onde o mesmo é congelado a uma temperatura de -18º e exportado em tambores de 100kgs e 200kgs, varia de acordo com a necessidade do cliente.

Todos os embarques citados acima podem ser exportados tanto em contêineres de 20' High Cube, 40' High Cube, 20' Reefer ou 40 Reefer. No mundo, não havia tamanho problema com falta de equipamento até o início desse ano de 2021, embora a pandemia tenha sido declarada em março de 2020.

O processo de retirada dos contêineres era relativamente rápido e a falta deste não causava perda de embarques como após a pandemia. Durante o ano de 2021, a falta de contêiner é muito sentida para aqueles que trabalham com logística nacional, internacional e desembaraço aduaneiro. Desde o início da vacinação nos primeiros países pelo mundo, as importações e exportações voltaram em massa para maioria dos países, causando a falta de equipamento e paralização em alguns lugares.

A volta dessa movimentação de cargas no mundo, causou outros incidentes, como, por exemplo, o encalhamento do navio no canal de Suez no Egito no mês de março de 2021. O navio Ever Given, encalhou no canal devido a estar super lotado e o canal não suportar a calado do navio, que ocasionou uma paralização de 7 dias na logística mundial.

Outro exemplo é a alta de exportações para Ásia, que ocasionou um alto acúmulo de contêiner vazio na Ásia. Com fretes altíssimos entre Ásia e Américas, as exportações vindas da China, principalmente, caíram exponencialmente, ocasionando um acúmulo de contêiner vazio na Ásia.

4. ALTA DOS FRETES

> "Se você costumava pagar US$ 2 mil para transportar um contêiner da China para a costa oeste dos Estados Unidos, agora tem que pagar US$ 20 mil", (Heinsen, 2021).

A falta de rotas, equipamento e espaço nos navios, ocasionou um grande acréscimo no valor de frete para todas as exportações e importações ao redor do mundo. Também, devido ao remanejamento das frotas para atender ao mercado mundial dos Estados Unidos e China, os fretes subiram constantemente, onde em algumas rotas em específicos chegaram a triplicar o valor de frete.

> "A logística internacional, sobretudo no atual contexto, é prioritária para a competitividade do comércio exterior brasileiro e a consulta que realizamos confirma isso. Em torno de 66% dos respondentes apontam ter suspendido embarques de exportação em função das dificuldades logísticas e isso é ainda mais agravado se considerarmos a interface com os processos aduaneiros. Além de superar as questões de transparência e de equilíbrio que estão afetando todos os mercados, no Brasil também precisamos reduzir custos e agregar maior eficiência aos controles aduaneiros para ágil liberação das cargas", (Biasutti, 2021).

Para embarques entre Porto de Santos e Porto de Cingapura, era fechado um frete de menos de USD 1000.00 para embarque de contêiner de 40' HC e, devido a todos os problemas já citados de falta de rota, disponibilidade de equipamento e espaço; os armadores usaram da situação do mercado e subiram demasiadamente o valor. Por exemplo, tendo como base o armador Hamburg Sud, o frete era fechado por USD 900.00 e subiu para mais de USD 3,000.00. Armadores menores, como Yang Ming e Zim por exemplo, conseguiram manter seus fretes, ocasionando então uma demanda maior e consequentemente um backlog.

Para embarque sentido Estados Unidos, esse frete teve um aumento ainda maior, que antes era fechado por menos de USD 2,000.00, foi para mais de USD 8,000.00. Uma situação que, junto a falta de equipamento e dificuldade na obtenção de espaço, dificulta muito a exportação. A única saída para o exportador é tentar negociar um de frete menos excessivo, por parte do armador.

5. DISPONIBILIDADE DE ROTAS E ESPAÇO NOS NAVIOS

Devido ao grande sucesso em vacinação em alguns países ao redor do mundo, países como os Estados Unidos e China saíram na frente e voltaram a retomar todo o mercado mundial, gerando então um deslocamento de frotas por partes dos armadores para exportações e importações dos países citados.

> "Se adicionarmos a isso o fechamento temporário de terminais portuários na China ou o fechamento de fábricas em países como Índia, Vietnã ou Bangladesh por conta da pandemia, o quebra-cabeça se complica. Cerca de 80% das mercadorias que consumimos no mundo são transportadas por via marítima, segundo estimativas da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento. Portanto, se as taxas dos fretes por contêiner ficarem muito altas, isso acabará prejudicando os consumidores" (Barria, 2021).

A vacinação começou a avançar ao redor do mundo e os países retomaram a um mercado internacional "normal" os armadores mantiveram suas frotas nessas rotas citadas, ocasionando então uma falta de rota e disponibilidade para exportação saindo do Brasil com destino a Ásia por exemplo.

Armadores como Yang Ming, Hamburg Sud, suspenderam seus serviços para Sdyney e Australia, gerando então um déficit nos demais serviços para essas rotas. Armadores como MSC, Hapag, Maersk e CMA mantiveram suas frotas, porém com um grande acumulo de exportadores e cargas para esses destinos, gerando diversos backlog, onde fecharam navios para suprir todo o acumulo de carga que gerou devido a suspensão por parte de outros armadores.

Para serviços com destino Estamos Unidos, América do sul e Central não foi diferente, armadores como Hamburg Sud, Hapag e MSC ficaram em backlog e congestionamento por diversos meses consecutivos.

6. DIFICULDADES NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NACIONAL

Com o crescimento do mercado mundial de commodities, o Brasil teve sua parcela de colaboração para o aquecimento do setor cafeeiro. Apesar do sucesso das vendas no mercado internacional com altos lucros, o setor é um dos mais difíceis de escoamento até a entrega final no país de compra.

Devido à grande demanda de contêineres vazios, aumentou também a demanda de venda para setores que envolvem desde o armazenamento em grandes indústrias, como a indústria farmacêutica, que durante a pandemia teve uma movimentação maior que dos anos anteriores.

Esse tipo de procura reflete, também, no setor de transporte; e principalmente para exportação de café, pois é necessário o uso de contêineres padrão alimento, que tem algumas exigências diferentes das demais. A partir do momento em que a transportador consegue a liberação e autorização para retirada dos vazios no terminal, ele necessita de um vistoriador para verificar se o contêiner está dentro dos padrões necessários. Uma vez que não há muita disponibilidade de equipamento, o processo fica vezes mais desafiador para os processos de exportação de café, com a necessidade de atender os requisitos necessários para o embarque, que é um dos principais problemas do setor.

Um grande problema é o atraso na liberação e autorização para retirada de vazios. Os armadores, muitas vezes, autorizam a retirada muito perto do prazo para envio dos drafts e, em alguns casos, obriga o embarcador a rolar o navio do Booking para evitar altos custos com a perda de embarque.

Por conta do Covid-19, houve quebra de produção mundial e afetou diretamente vários países e, entre eles, o Brasil, pois há vários produtos que precisam ser importados, para seguirem com a produção dentro do país como, por exemplo, no Brasil é usado defensivos agrícolas que são produzidos em outros países e são de extrema importância para o cultivo nas lavouras do Brasil.

Com a baixa nas importações, houve um desabastecimento do retorno dos containers e, também, alguns navios ocultaram o porto de Santos, isso impactou e gerou transtornos no setor aquaviário, rodoviário e produtivo, fazendo também, com que os produtores procurem alternativas para estocar a safra com risco de perder parte dela.

No Brasil, com a falta de estabilidade da moeda e política, outro ponto que atrapalha o escoamento da safra é o aumento excessivo do óleo diesel, com isso os preços dos fretes não correspondem com as despesas do veículo, ocasionando greves e ameaças de greve, que travam os terminais e atrasam todo o processo da exportação.

Também há demora na abertura de gate e falta de janelas para depósito dos contêineres cheios nos terminais de desembaraço e embarque, havendo cobrança de detention e noshow. Muitas vezes, é necessário depositar o contêiner cheio em armazéns dentro da cidade de Santos, para aguardar a disponibilidade de agendar a janela para entrega do cheio e realizar a mesma, gerando mais custos extras ao exportador.

7. TRABALHO REMOTO

Com os impactos da pandemia e todos os procedimentos de prevenção contra o Covid-19, diversas empresas adotaram o trabalho remoto em suas empresas, devido ao todo protocolo de distanciamento e higiene. A adoção do trabalho remoto gerou diversos atrasos e transtornos entre os funcionários e clientes, pois muitas companhias e seus funcionários não estavam preparados para implantação do mesmo e tiveram grande dificuldade em sua adaptação.

> "O estudo aponta que 67% das companhias relataram dificuldades em implantar o sistema de home office. A familiaridade com as ferramentas de comunicação foi apontada como obstáculo por 34% das empresas, assim como o comportamento dos funcionários ao acessarem os ambientes virtuais (34%). A atuação das áreas de tecnologia da informação foi um ponto levantado como dificuldade por 28% das empresas. Poucas empresas ofereceram suporte material aos funcionários para implantação do teletrabalho: 9% ajudaram nos custos de internet e 7%, nos custos com telefone. (Mello, 2020)."

Um dos maiores transtornos causados pelo trabalho remoto é a demora em obter uma reposta por parte dos armadores e agentes de carga, onde o fato do colaborar estar em casa dificulta o uso de telefones por empresas não preparadas, e gera certa comodidade por parte de alguns dos funcionários, que não atendem às ligações.

Outro fator muito importante, é a falta de estrutura adequada de alguns colaboradores para trabalho em casa, o que impactou bastante e gerou certo desconforto no meio do comércio exterior.

Também há uma grande dificuldade no trabalho remoto para os funcionários com filhos em casa, uma vez que as escolas estavam fechadas, e não possuírem um espaço reservado e adequado para trabalho. Assim como barulhos externos como, por exemplo, de obras, o que pode tirar o foco e atrapalhar o rendimento do colaborador na prestação de serviços.

8. INCOTERMS

No processo de exportação é necessário que seja escolhido o incoterm a ser usado na venda. Os mais usados para exportação de café solúvel são os seguintes incoterms: CIF, onde

o exportador tem obrigatoriedade de pagar o frete e o seguro da carga; CFR, onde é pago apenas o frete da exportação, sem a contratação do seguro marítimo e por vim o incoterm FOB, onde toda a responsabilidade é do importador, tanto de frete, escolha do armador, entre outros.

A partir do momento em que é determinado o incoterm, o melhor para o exportador é o FOB, sendo toda a responsabilidade passada ao importador, contudo qualquer problema gerado durante o processo de exportação é repassado ao comprador. Clientes onde o incoterm é FOB qualquer dificuldade para retirada de contêiner, falta de espaço nos navios, entre outros, a informação é repassada ao importador e este é o responsável por providenciar a troca do armador, ou auxílio na retirada do contêiner vazio e possível rolagem de navio, caso o embarque dele não ocorra conforme planejado.

> "Vale ressaltar que os termos não têm qualquer impacto sobre os contratos de transporte, de seguro, carta de crédito, relações bancárias, despachantes aduaneiros, etc. Ou seja, regulam apenas a relação entre comprador e vendedor / fornecedor" (Bueno, 2020).

Já nas vendas CIF e CFR o processo é diferente e toda a responsabilidade, desde a cotação do frete até o pagamento das taxas de frete, são todas do exportador. Caso tenha qualquer dificuldade durante o processo logístico, o importador se isenta de qualquer responsabilidade, sendo está inteira do exportador.

9. METODOLOGIA

O projeto foi realizado por um grupo de 02 estudantes do curso de Pós-Graduação de Gestão Portuária e Operações Internacionais, no período de um semestre, com o objetivo de alcançar conhecimento e esclarecer as dificuldades na logística da exportação marítima de café solúvel no porto de Santos, através da experiência.

No critério de escolha do grupo para aprofundamento dos estudos, foram priorizados: o interesse institucional no tema, produzir conhecimento sobre as dificuldades logísticas dentro do porto de Santos, a partir da metodologia de conhecimento, adotamos aqui o critério de pesquisa pela facilidade de introdução e interesse no tema escolhido.

10. CONCLUSÃO

Através dos estudos realizados observam-se os fatores que dificultam a exportação marítima de café solúvel, no Porto de Santos, o ano de 2021. Nota-se que devido a pandemia do Covid-19, declarada em 2020, ocorreu um congestionamento nos portos chineses que ocasionou a falta de equipamentos, rotas e disponibilidade de espaço nos navios, prejudicando grande parte das safras de exportação, no mundo inteiro.

Mesmo com a volta de rotatividade dos contêineres no mundo, foi possível recuperar uma parcela dos processos de exportação, ainda com alguns atrasos e custos extras. Contudo, os gargalos logísticos podem perdurar por algum tempo, uma vez que o para essa volta gradativa.

Podem haver duas opções para voltar a normalidade: a construção de novos navios ou a construção de novos containers, o que demandaria muito tempo, não seria uma solução

momentânea e, mesmo após a construção, poderia ocorrer uma enorme mudança no mercado e a demanda cair, devido a esses fatores a construção de navios e contêineres não é uma saída viável para os armadores. Além de os valores de frete poderem atingir o seu máximo e dificilmente aumentaria mais o seu nível, podendo haver uma volta gradativa apenas após o segundo semestre de 2022.

11. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abol Brasil. CNI diz que covid-19 desorganizou logística do comércio internacional. Abol Brasil, 2021. Disponível em: https://abolbrasil.org.br/posts/cni-diz-que-covid-19-desorganizou-logistica-do-comercio-internacional/. Acesso em: 27 de Novembro de 2021.

ABREU, Diego. Frete marítimo ultrapassa US$ 10 mil por contêiner e penaliza comércio exterior brasileiro. Portal da Indústria, 2021. Disponível em: https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/infraestrutura/frete-maritimo-ultrapassa-us-10-mil-por-conteiner-e-penaliza-comercio-exterior-brasileiro/. Acesso em: 27 de Novembro de 2021.

BARRÍA, Cecilia. Como uma das maiores crises de transporte marítimo da história pode afetar seu bolso. BBC News, 2021. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/geral-58454798. Acesso em: 27 de Novembro de 2021.

MELLO, Daniel. Home Office foi adotado por 46% das empresas durante a pandemia. Agência Brasil, 2020. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-07/home-office-foi-adotado-por-46-das-empresas-durante-pandemia. Acesso em: 27 de Novembro de 2021.

Faz Comex. Incoterms 2020 | Todos os termos. Faz Comex, 2021. Disponível em: https://www.fazcomex.com.br/blog/incoterms-2020-todos-termos/. Acesso em: 28 de Novembro de 2021.

SUGAI, Yoshihiko; FILHO, Antonio R. Teixeira; CONTINI, Elisio. Impacto de Exportação do Café na Economia do Brasil. Disponível em: https://www.alice.cnptia.embrapa.br/bitstream/doc/110324/1/sgetexto20.pdf. Acesso em: 28 de Novembro de 2021.

ALMEIDA, Fernanda Maria de; SILVA, Orlando Monteiro da; BRAGA, Marcelo José. O Comércio Internacional do Café Brasileiro: a influência dos custos de transporte. Disponível em: https://www.scielo.br/j/resr/a/mthtZrCNT8799ZXVmYdL48S/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: 28 de Novembro de 2021.

VEGRO, Celso Luis Rodrigues; PINO, Francisco Alberto; MORICOCHI, Luiz; JÚNIOR, Sebastião Nogueira. RESTRIÇÕES À EXPORTAÇÃO DE CAFÉ TORRADO E MOÍDO. Disponível em: http://revista.dae.ufla.br/index.php/ora/article/view/202/199. Acesso em: 28 de Novembro de 2021.