

A LOGÍSTICA DE PROVISÃO DE BORDO PARA NAVIOS DE CRUZEIROS

PEREIRA, Márcio Vinícius Jerônimo, Graduado*

* Faculdade de Tecnologia Rubens Lara - Baixada Santista
Av. Senador Feijó, 340/350 – Vila Mathias, Santos/SP
omarcio_vinicius@hotmail.com

RESUMO

Este artigo reúne aspectos da atual situação do Turismo Marítimo nos portos das Cidades que participaram da temporada 2014 – 2015 de Cruzeiros na América do Sul, analisando possíveis soluções e inovações para um melhor atendimento a todos envolvidos nesta operação, seguindo de algumas situações e experiências a evolução de um estudo de caso logístico qual faz um comparativo a outros trabalhos e pesquisas relacionadas, e a também explorar novas oportunidades.

PALAVRAS-CHAVE: Agenciamento de Cargas. Desembarço Aduaneiro. Provisão de Bordo. Operação Portuária. Turismo Marítimo.

ABSTRACT

This article brings together aspects of the current situation in Tourism Maritime ports of the Cities that participated in the season 2014 - 2015 Cruises in South America, analyzing possible solutions and innovations to better serve everyone involved in this operation, following some situations and experiences development of a logistics case study which makes a comparison to other studies and related research, and also explore new opportunities.

KEY-WORDS: *Customs Clearance. Freight Forwarding. Maritime Tourism. Port Operation. Provision of Board.*

1. INTRODUÇÃO

A Provisão de Bordo é um conjunto de atividades administrativas e portuárias regidas pela legislação Nacional (do porto vigente), e segue um planejamento declarado por um Armador de navios e uma Agência Marítima. O Agente Marítimo representa o Armador perante as autoridades nacionais e é responsável por serviços para a manutenção e perfeita execução das atividades do navio no território nacional como: a locomoção, hospedagem e embarque de tripulantes e oficiais aos navios; a regularização do regimento de taxas e liberação de documentos conforme as leis

nacionais pertinentes as atividades de atracação dos portos. “A provisão de serviços de transporte turístico por organizações do setor público e privado é um processo complexo que requer uma variedade ampla de habilidades gerenciais e de recursos humanos e um entendimento claro do setor de transportes e como ele opera” (PAGE, STEPHEN J., TRANSPORTES E TURISMO: PERSPECTIVAS GLOBAIS, 2008, p. 239).

O Turismo Marítimo é uma atividade de muito valor aos portos e as cidades que a recebem. A temporada de cruzeiros na América do Sul é explorada no verão em muitas atividades ligadas ao agenciamento marítimo direta e indiretamente, e a economia aquece em vários serviços nas regiões próximas aos portos. Visto alguns pontos e situações na cidade de Santos nessa temporada, em que brasileiros de várias outras cidades se locomoveram até este porto afim de embarcar em viagens de cruzeiros de 3 a 7 dias, com trajetos pelo litoral norte de São Paulo, litoral do Rio de Janeiro, Nordeste Brasileiro e por fim nas cidades de Montevideu - URU e Buenos Aires - ARG, além do próprio turismo nos hotéis flutuantes, os turistas frequentaram as cidades portuárias e assim aqueceram as economias regionais.

Então, este artigo com uma visão acadêmica e uma pesquisa de campo em que alguns profissionais compartilharam suas necessidades e pontos de vista da atual situação do agenciamento de cargas e turismo marítimo, compara a prática e a teoria obtidas na experiência da temporada 2014-2015 de Cruzeiros no Porto de Santos com os conceitos do Curso de Tecnologia de Logística, a compreender e explorar as necessidades das empresas e clientes, para apontar possíveis soluções e oportunidades.

2. A RELAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE E O TURISMO

“A provisão de serviços de transporte turístico por organizações do setor público e privado é um processo complexo que requer uma variedade ampla de habilidades gerenciais e de recursos humanos e um entendimento claro do setor de transportes e como ele opera”.

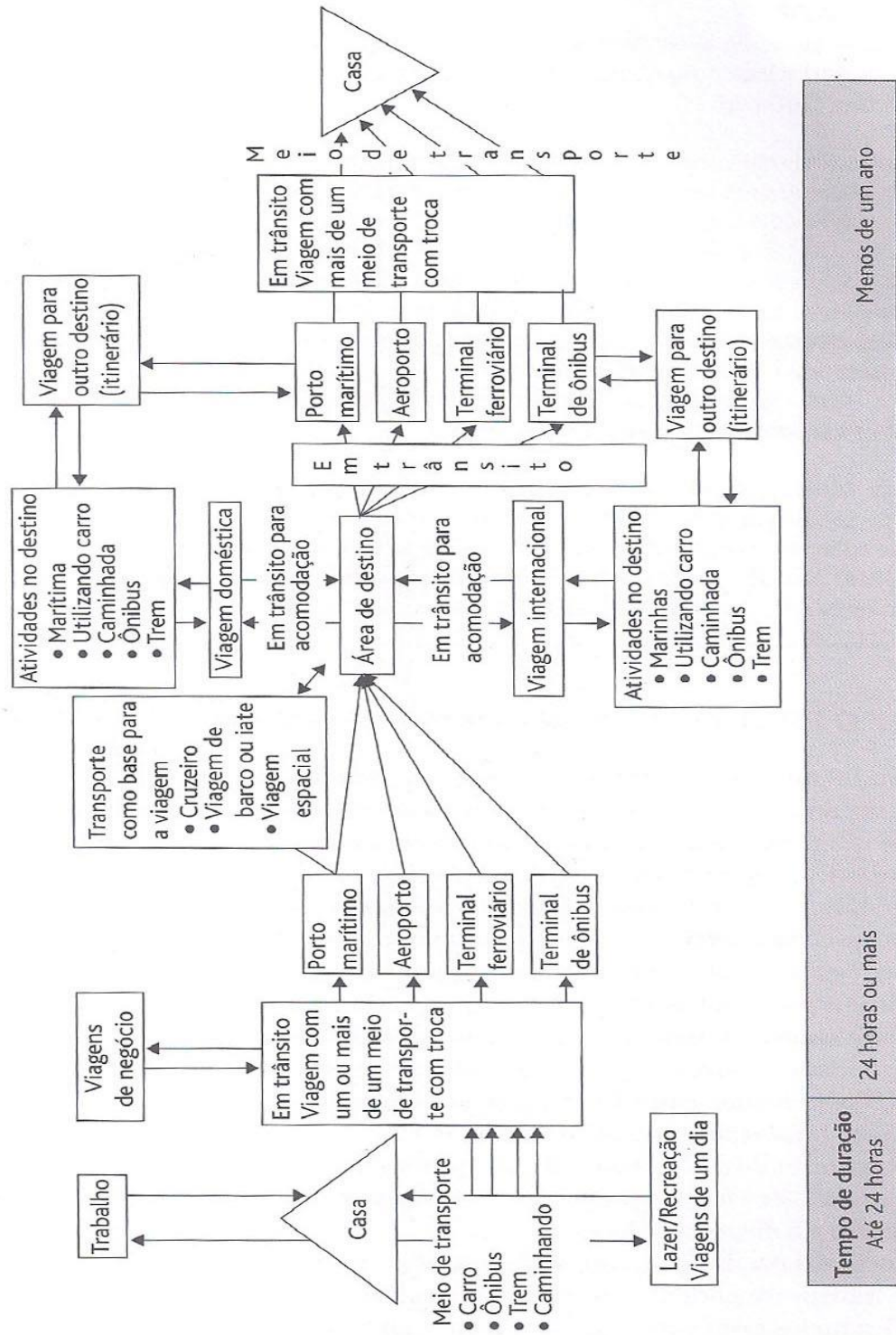
De acordo com Jefferson e Lickorish (1991 p.101), prever a demanda por transporte turístico é essencial para operadores comerciais, "tanto do setor público quanto do privado... [uma vez que eles]... tentarão maximizar a renda e os lucros em direção à máxima eficácia na utilização dos [seus] recursos”. O transporte é um dos três componentes fundamentais do turismo. Os outros

dois são o produto turístico (ou a oferta) e o mercado turístico (ou a demanda). Sem transporte, a maioria das formas de turismo não existiria. Em alguns casos, a experiência com o transporte é a experiência turística (p.ex., cruzeiros, viagens de trem em cenários pitorescos e históricos e roteiros de motor-home, automóvel e bicicleta). Nos locais onde ocorre o uso turístico dos meios de transporte, a concorrência com outros usuários tem amplas implicações econômicas, ambientais, sociais e políticas para os destinos.

A dificuldade básica é que poucas organizações do setor público têm o recurso ou a inclinação para tratar a questão do uso turístico e não-turístico dos diferentes meios de transporte. Portanto, mesmo que o uso turístico do transporte possa ser conceituado em um nível, fazer esta distinção pode não ser viável na prática. Este permanece sendo um problema predominante da interface turismo-transporte.

Porém, isso não deve impedir a análise acadêmica do transporte de passageiros e do turismo marítimo, podendo ser feita de duas formas: através da análise da bibliográfica científica (i.e. REVISTAS ACADÊMICAS SOBRE TRANSPORTE E TURISMO) e da observação de como o transporte tem sido apresentado nos livros sobre o turismo.

Figura 1 - Dinâmica do processo do transporte turístico - ligações e interconexões críticas



Fonte: Transporte e Turismo: Perspectivas Globais, 2008, p.49.

2.1. A LEGISLAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONAL

As atividades de embarque de materiais (contêineres, partes e peças, eventuais, abastecimento de alimentos, materiais de show e eventos) pertinentes a Provisão de Bordo seguem sob um controle de regime aduaneiro especial¹ caracterizado como Trânsito Aduaneiro, qual sua aplicação fica condicionada à fornecer a informação da suspensão ou isenção do pagamento do AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante), pelo Ministério dos Transportes à Secretaria da Receita Federal que somente desembarcará o embarque das mercadorias de qualquer natureza ou autorizará as suas saídas da zona primária aduaneira² ou a sua inclusão neste regime, mediante a informação do seu pagamento.

Passa a ser autorizada as suas transferências ou embarques nos navios de cruzeiros como mercadorias cuja importação não tenha fundamento uma venda para exportação no País, declaradas com base nos documentos da operação comercial (*Invoice e Packing List*), assim a provisão de bordo, admitida sob o controle de um ponto a outro no território da jurisdição aduaneira, e observadas as condições e os requisitos próprios e as restrições estabelecidas em ato normativo da Secretaria da Receita Federal do Brasil das disposições preliminares, as obrigações fiscais suspensas pela aplicação, constituídas em termo de responsabilidade firmado pelo beneficiário do regime (agente marítimo ou consignatário), conforme disposto nos arts. 758 e 760. Segundo as Anotações ao Regulamento Aduaneiro (Art. 71, 2009, p. 331) “Poderá ser concedida suspensão do imposto incidente na importação de mercadoria despachada sob regime aduaneiro especial, na forma e nas condições previstas em regulamento, por prazo não superior a 1 ano, ressalvado o disposto”.

E quando for aplicado a mercadoria vinculada a contrato de prestação de serviços por prazo certo de relevante interesse nacional, nos termos e condições previstos em regulamento, o prazo de que trata este artigo será o previsto no contrato, prorrogável na mesma medida deste

¹ O regime aduaneiro especial de admissão temporária para aperfeiçoamento ativo é o que permite o ingresso, para permanência temporária no País, com suspensão do pagamento de tributos, de mercadorias estrangeiras ou desnacionalizadas, destinadas a operações de aperfeiçoamento ativo e posterior reexportação.

² Zona Primária Aduaneira: "Art. 33 - A jurisdição dos serviços aduaneiros se estende por todo o território aduaneiro, e abrange - zona primária - compreendendo as faixas internas de portos e aeroportos, recintos alfandegados e locais habilitados nas fronteiras terrestres, bem como outras áreas nos quais se efetuem operações de carga e descarga de mercadoria, ou embarque e desembarque de passageiros, procedentes do exterior ou a ele destinados".

Na hipótese de descumprimento das regras de permanência da mercadoria no regime ou no caso de despacho para consumo de que trata este Título, o beneficiário ficará sujeito ao pagamento dos tributos incidentes, com acréscimo de juros de mora e de multa, de mora ou de ofício, calculados da data do registro da declaração de admissão no regime ou do registro de exportação, sem prejuízo da aplicação de penalidades específicas.

Independe de qualquer procedimento administrativo a operação de trânsito aduaneiro se relativa aos seguintes bens, desde que regularmente declarados e mantidos a bordo:

- I. As provisões, sobressalentes, equipamentos e demais materiais de uso e consumo de veículos em viagem internacional, nos limites quantitativos e qualitativos da necessidade do serviço e da manutenção do veículo e de sua tripulação e passageiros;
- II. Os pertences pessoais da tripulação e a bagagem de passageiros em trânsito pelo País, nos veículos referidos no inciso I;
- III. As mercadorias conduzidas por embarcação ou aeronave em viagem internacional, com escala intermediária no território aduaneiro;
- IV. E as provisões, sobressalentes, materiais, equipamentos, pertences pessoais, bagagens e mercadorias conduzidas por embarcações e aeronaves arribadas, condenadas ou arrestadas, até que lhes seja dada destinação legal.

Segundo o Secretário da Receita Federal: "Art. 1. - O despacho para o regime de trânsito aduaneiro obedecerá ao disposto nesta Instrução Normativa e será processado mediante a utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior, módulo trânsito (Siscomex Trânsito), salvo o de remessas postais internacionais e o de mercadorias destinadas a exportação ou reexportação, que se regem por normas próprias".

3. ESTUDO DE CASO E PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

O turismo, assim como os estudos em transportes, é um campo multidisciplinar de estudo que pegou emprestado e refinou conceitos e teorias de outras disciplinas, já que o mesmo se estabelece como uma área legítima de estudos acadêmicos. Isso implica uma série de problemas para pesquisadores quando exploram a relação entre transporte e turismo no contexto dos sistemas

do transporte turístico. Existe uma série de disciplinas identificadas para consideração já que elas fizeram contribuições diretas para a análise dos sistemas do transporte turístico. São elas: economia, geografia, marketing e administração.

A bordagem de economistas para a análise do Transporte Turístico é baseada em duas áreas distintas de pesquisa: economia do transporte (p.ex. Starkie 1976; Beesley 1989) e economia do turismo (ex. Bull 1991, Sinclair 1991; Sinclair e Stabler 1997) e cada área de estudo utiliza-se de conceitos similares para entender como o sistema do transporte turístico funciona. Por esta razão, é útil considerarmos quais tópicos são examinados por economistas como base para uma discussão mais detalhada dos conceitos utilizados por eles.

4 . ESTUDO DE CASO: PROVISÃO DE BORDO DOS CRUZEIROS

O Concais entrou na atividade de operação de cruzeiros marítimos com uma visão de longo prazo e é hoje consolidado como o maior e mais moderno Terminal Marítimo de Passageiros da América do Sul;

- Localizado no Porto de Santos Armazém 25 – SP – Brasil;
- Início da operação em novembro de 1998;
- Área operacional – 41.500 m²;
- Capacidade de atendimento de passageiros – 42 mil por dia;
- Área de logística com 20,2 mil m² projetada para atender o fluxo de veículos de passeio, ônibus e vans;
- Oito salões para desembarque, espera check in e embarque de passageiros e tripulantes;
- Um amplo salão exclusivo para embarque de bagagens com scanners;
- Estacionamento para o passageiro deixar o veículo durante a viagem;
- Sistema de monitoramento por meio de circuito fechado de TV;
- Certificado no ISPS Code – Código Internacional Para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias;
- Certificado pela ISO 9001:2008;
- Certificado pela ISO 14001:2004;
- Certificado OHSAS 18001:2007;

- Instalações para a Alfândega, Polícia Federal, Polícia Civil, Anvisa, Ministério do Trabalho, Agricultura, Agências Marítimas e Despachantes e Autoridade Portuária (Companhia Docas do Estado de São Paulo –Codesp) e Armadores;
- Posto de Informações Turísticas da Secretaria de Turismo de Santos e do Santos e Convention Bureau.

Um dos pontos fortes do Terminal Marítimo de Passageiros Concais é a excelente localização, em termos geográficos e econômicos. Este é um dos fatores que faz com que operadoras de cruzeiros marítimos definam Santos como o maior porto de embarque e desembarque dos passageiros de navio, e esta cidade também possibilita o fácil e rápido deslocamento de passageiros e tripulantes aos aeroportos internacionais de Congonhas e de Cumbica.

Segundo levantamento do Terminal, as perspectivas para o mercado de cruzeiros marítimos no Brasil são extremamente promissoras, ainda que sazonais. Pesquisas indicam que 65% dos passageiros de navios fazem um cruzeiro marítimo pela primeira vez na vida. O encantamento com a primeira viagem é fator decisivo para estimular o desejo de fazer de novo uma viagem de transatlântico, o que permite ampliar o mercado a cada temporada. Além disso, há um enorme contingente de brasileiros que sonham em viajar de navio. E os cruzeiros marítimos se popularizam cada vez mais, em vista das facilidades de pagamento que as operadoras oferecem e também pela criação dos minicruzeiros, uma viagem de três ou quatro dias, que se torna extremamente acessível à grande parcela da população brasileira.

O litoral brasileiro é extremamente atraente em termos turísticos, além de apresentar um clima agradável durante o ano todo: as condições climáticas favoráveis são um fator determinante para eliminar a sazonalidade dos cruzeiros marítimos.

O mercado de cruzeiros marítimos está em expansão não apenas no Brasil, mas em todo o mundo. Transatlânticos com maior capacidade de passageiros contribuem decisivamente para possibilitar que cada vez mais turistas viajem de navio. Há, portanto, muito que desenvolver e empreendedores se mobilizam para promover o crescimento constante da atividade.

Dos procedimentos operacionais, os agentes marítimos se reúnem na véspera da atracação do navio na Companhia Docas do Estado de São Paulo, para definir a melhor operação logística nos berços de atracação no costado do porto de acordo com as dimensões dos navios. A diretoria

do Terminal Concais, junto dos agentes previamente definem a melhor estratégia para o proveito dos salões de espera, definir a malha viária para o transporte de passageiros, a quantidade de funcionários para atender os serviços de transporte das bagagens.

No terminal os armadores irão contar com espaço e estrutura para que suas equipes realizem os *check-out* (logo pela manhã após o desembarque dos pertences) e *check-in* (acontecendo entre 12 horas e 13 horas) dos passageiros, com a partida dos navios ocorrendo geralmente entre 17 horas e 19 horas. Em paralelo a estes fatos percebe-se alguns gargalos na operação que tendem a gerar alguns atrasos ou inconvenientes quais abrem margem para explorar novas visões do negócio:

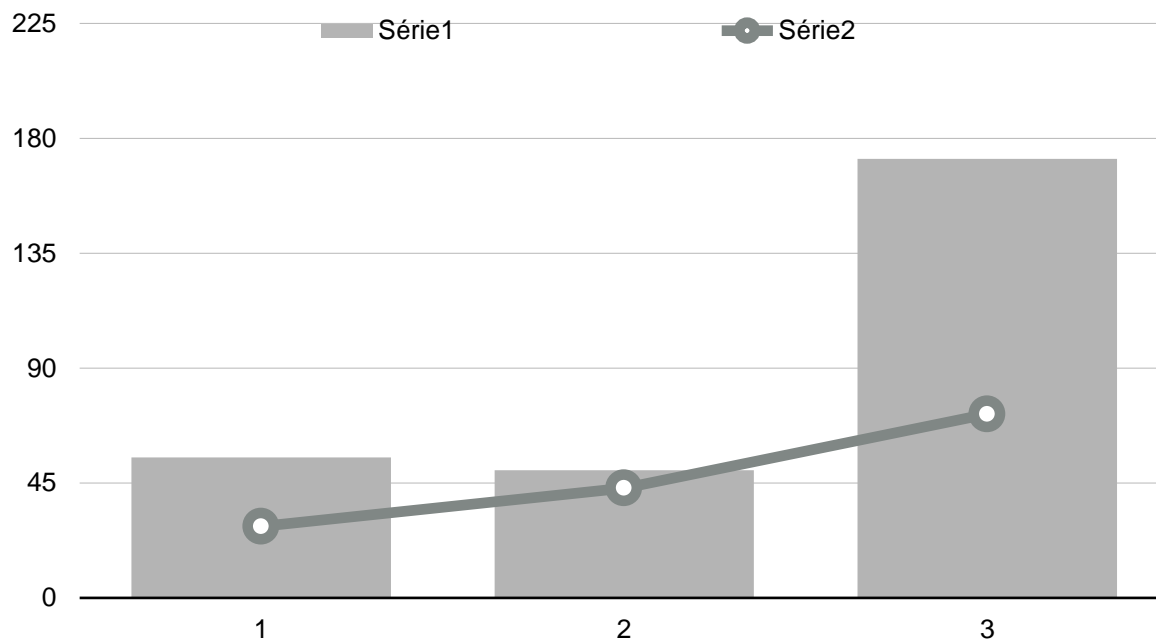
O baixo *draft* dos navios sob uma maré baixa dificultava o acesso da estiva no embarque de materiais, além do terreno irregular que dificultava a operação dos estivadores e equipamentos (empilhadeiras e guindastes);

Nas operações com vários navios de cruzeiros ancorados no mesmo dia em que recebiam provisões, foi observado que a infraestrutura do Porto é ineficiente para acomodar tantos veículos em sua área:

- I. alguns navios tem peculiaridades de infraestrutura de acesso criando um gargalo em que o navio não possa executar mais de uma tarefa simultânea (desembarque de bagagens, descarte de dejetos, provisão de bordo) assim logo após a atracação somente uma tarefa pode ser executada enquanto outras equipes de funcionários poderiam estar executando as referidas tarefas;
- II. por limitações de infraestrutura operacional dentro dos navios, e as prioridades de carregamento das mercadorias (congeladas, refrigeradas, de origem animal, de origem vegetal, bebidas, partes e peças, mercadorias a serem comercializadas a bordo), geram-se filas, além de haver a necessidade de se apresentarem cedo ao posto da Receita Federal, os veículos dos fornecedores aguardam estes períodos em média gerando filas e obstruindo a passagem de outros veículos.

As frotas dos fornecedores é constituída basicamente de veículos pequenos (caminhões do tipo baú), veículos médios (caminhões com 3 ou 4 eixos) e veículos grandes (carretas), os longos períodos de estadia no costado se devem as priorizações e ao tempo de operação da descarga das mercadorias.

Gráfico 1 - Observando o gargalo da Provisão de Bordo através da Teoria das Filas



Fonte: Autor (2015)

Obs.: Todos os períodos no gráficos estão medidos em minutos.

O gráfico 1 ilustra essa situação em que:

- I. Um caminhão baú tem uma estadia de 50 minutos para uma operação de menos de 30 minutos, pois seu carregamento é de produtos refrigerados;
- II. Um caminhão de 3 eixos necessita de 43 minutos para descarregar os produtos congelados e do momento de sua chegada na fila até a sua saída levou cerca de 50 minutos;
- II. E, por fim, a operação de uma carreta que descarregou vegetais em 1 hora e 12 minutos contabilizando um tempo total na fila de 2 horas e 12 minutos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para o estudo de caso foi realizada observação direta das operações no Terminal de Passageiros, onde todos os entrevistados colaboraram descrevendo as atividades necessárias para a execução da Provisão de Bordo nos Navios de Cruzeiros:

- I. Da atuação do Agente Marítimo junto aos órgãos públicos em desembarçar os documentos necessários a Provisão de Bordo e o acompanhamento das tarefas no Terminal do Concais;
- II. Da autorização e fiscalização da Receita Federal ao acesso dos fornecedores ao costado dos navios;
- III. Do apoio operacional dos funcionários do Concais;
- IV. Da coordenação tarefas pelos Oficiais dos Navios junto ao Agente Portuário, a cooperação das equipes de estivadores e capatazias para execução dos embarques de materiais.

Para a coleta de dados foram realizadas entrevistas no Terminal de Passageiros, com profissionais: do Agenciamento de Carga, da Receita Federal, do Concais, do Agenciamento Portuário de Cargas, e Oficiais dos Navios de Cruzeiros.

Posteriormente, foi utilizada a pesquisa bibliográfica, que constitui-se do pensamento de diversos autores sobre os assuntos relacionados aos conceitos e tipologias de transporte de cargas, a partir da procura em livros, periódicos e artigos de eventos acadêmicos, para identificação de aspectos que sugerissem um debate sobre o tema.

REFERÊNCIAS

CONCAIS S.A. - Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini. Disponível em: <<http://www.concais.com.br>>. Acesso em: 12 maio 2015.

DINSMORE, Paul C.; CABANIS-BREWING, Jeannette. **AMA**. Manual de Gerenciamento de Projetos. 3 ed. Tradução Adriane Cavalieri, Jefferson Leandro Anselmo, Farhad Abdollahyan, Marcelo Foresti de Matheus Cota. Rio de Janeiro. Brasport. 2009. 498 p.

KAPLAN, Robert S., NORTON, David P. **Mapas estratégicos - *balanced scorecard***: convertendo ativos intangíveis em resultados tangíveis. 13 ed. Tradução Afonso Celso da Cunha Serra. Rio de Janeiro. Elsevier. 2004. 459 p.

NORMALIZAÇÃO DE TRABALHOS ACADÊMICOS. Disponível em:
<<http://www.bu.ufsc.br/ArtigoCientifico.pdf>>. Acesso em: 09 abril 2015.

O TRANSPORTE POR CABOTAGEM NO BRASIL - Potencialidade para a Intermodalidade Visando a Melhoria do Fluxo Logístico. Disponível em:
<<http://producaoonline.org.br/rpo/article/view/897/798>>. Acesso em: 08 abril 2015.

PAGE, Stephen J. **Transporte e turismo**: perspectivas globais. 2. ed. Tradução Juliana de Souza Dartora. Porto Alegre. Bookman. 2008. 432 p.

PRADO, Gisele Esteves. **Metodologia científica.** Faculdade de Tecnologia Rubens Lara. Santos. 2013.

PRADO, Gisele Esteves. **Manual de normas para elaboração de trabalhos de conclusão de curso TCC.** Faculdade de Tecnologia Rubens Lara. Santos. 2011.

PRADO, Gisele Esteves. **Estrutura do trabalho.** Faculdade de Tecnologia Rubens Lara. Santos. 2013.

PRADO, Gisele Esteves. **Formatação de trabalhos acadêmicos**: atribuição de estilos no word. Faculdade de Tecnologia Rubens Lara. Santos. 2013.

PRADO, Gisele Esteves. **Formatação de trabalhos acadêmicos.** Faculdade de Tecnologia Rubens Lara. Santos. 2013.

REIS, Dálcio Roberto dos. **Gestão da inovação tecnológica.** 2 ed. Barueri, SP. Manole. 2008. 206 p.

TREVISAN, Rosaldo; MAGALHÃES, Cleusa; COUTINHO, Fausto Vieira; ROSSARI, José Luiz Novo; MEIRA, Liziane Angelotti; VALADÃO, Marcos Aurélio Pereira. **Anotações ao regulamento aduaneiro.** 2 ed. São Paulo. Lex Editora. 2010. 956 p.