



Revista Científica Hermes

E-ISSN: 2175-0556

hermes@fipen.edu.br

Instituto Paulista de Ensino e Pesquisa
Brasil

Estender, Antônio Carlos; Sobreira de Amorim Camargo, Enilso Marcio
A PARTICIPAÇÃO DO BNDES NO DESENVOLVIMENTO DO SETOR DE LOGÍSTICA
PARA A COPA DO MUNDO.

Revista Científica Hermes, vol. 7, julio-diciembre, 2012, pp. 3-14

Instituto Paulista de Ensino e Pesquisa
Brasil, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=477647818001>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

ARTIGOS TEMÁTICOS

A PARTICIPAÇÃO DO BNDES NO DESENVOLVIMENTO DO SETOR DE LOGÍSTICA PARA A COPA DO MUNDO.

BNDES CONTRIBUTION IN THE DEVELOPMENT OF THE LOGISTIC SECTOR FOR THE 2014 WORLD CUP.

Antônio Carlos Estender

Mestre em Administração pela UNISANTOS (Universidade Católica de Santos). Faculdade Zumbi dos Palmares, Av. Santos Dumont 843 Armênia São Paulo - SP CEP 01101-000.

Enilso Marcio Sobreira de Amorim Camargo

Graduado em Administração pela Faculdade Zumbi dos Palmares.

Faculdade Zumbi dos Palmares, Av. Santos Dumont 843 Armênia São Paulo - SP CEP 01101-000.

RESUMO

A Copa do Mundo, em 2014, e as Olimpíadas, em 2016. Essas competições têm estimulado investimentos na infraestrutura do transporte de passageiros, demandando a integração de todos os modais de transporte brasileiro. Por que o setor de transporte é considerado fundamental para o sucesso da economia e dos megaeventos como Copa do Mundo e Olimpíadas? Objetivo: Capacidade do país em atrair investimentos, e modernização dos modais de transporte e logística. Para reestruturação da mobilidade urbana e interurbana, o país conta com um ator principal, o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Para o período compreendido entre os anos de 2010-2016, há uma perspectiva de investimento em logística que pode chegar a quase R\$ 130 bilhões de reais, desse montante 43% vêm de recursos do BNDES, 37% do setor privado e aproximadamente 20% de órgãos públicos. Dividindo por modais, aplicados em projetos consolidados, o setor portuário deve levar R\$ 15 bilhões (14% do montante total); no setor ferroviário deverá ser investido aproximadamente o valor de R\$ 56 bilhões (52%). Em suma, a participação do BNDES diretamente nos projetos que integram o planejamento e as ações dos órgãos públicos para a resolução dos problemas estruturais dos centros urbanos é fator determinante para o crescimento do país.

Palavras-chave: Infraestrutura, investimento, desenvolvimento e economia.

ABSTRACT

The 2014 World Cup and 2016 Olympics have stimulated competition for investments in the



infrastructure for the transportation of passengers, and they have demanded the integration of all modals of the Brazilian transport sector. Why is the transportation sector considered fundamental for the economy success and for mega-events as the World Cup and the Olympics? Objective: Capacity of the country in attracting investments, modernization of all transportation hubs and for the logistics. For reorganization of urban and inter-urban mobility, the country counts with one principal player, the BNDES (Brazilian Development Bank). For the comprehensive time period between the years of 2010-2016, it has an investment perspective in logistics that can practically come close to the R\$ 130 Billion (Brazilian Real), of this sum 43% comes from funds of the BNDES, 37% comes from the private sector and approximately 20% from public agencies. Dividing by transportation modals and applied in consolidated projects, sea port sector requirements will take roughly R\$ 15 Billion (14% of the total sum); the railroad sector will have approximately the equivalent of R\$ 56 Billion (52% of the total sum); the air transport project (TAV) will take 31 billion (29%) and the road sector with about 36 billion (34%). In summary, the direct participation of the BNDES in projects that integrate planning and actions of the public agencies for the resolution of the structural problems in urban centers is a determining factor for the growth of the country.

Key-words: Infrastructure, investment, progress, and economy.

INTRODUÇÃO

De acordo com Taylor (1995), para gerar um lucro líquido, os custos mais altos de transporte devem ser mais do que compensados pelos benefícios financeiros de redução de custos de manutenção, aumento nas vendas, redução de depreciações ou alguma combinação desses fatores. Nesse contexto, é fundamental a integração dos modais de transporte como o aéreo, rodoviário, hidroviário, e ferroviário para que haja a diminuição desses custos de transporte, o que viabiliza uma grande economia e deixa o país competitivo perante outros mercados.

Segundo Ballou (1993), o sistema de transporte doméstico refere-se a todo conjunto de trabalho, facilidades e recursos que compõem a capacidade de movimentação na economia. Esta capacidade implica o movimento de cargas e pessoas, podendo incluir o sistema para a distribuição de intangíveis, tais como comunicações telefônicas, energia elétrica e serviços médicos. Entretanto, para que todo esse sistema funcione será necessário o investimento em infraestrutura que é o fator determinante para que haja a integralização dos modais de transporte.



De acordo com Schroeder (2010), o Brasil ainda apresenta uma distribuição modal no transporte de carga excessivamente centrada na rodovia, decorrente de um processo que se estendeu por várias décadas e onde predominou o crescimento rápido e desproporcional do segmento rodoviário relativamente ao conjunto das demais modalidades. Neste sentido, o Brasil é um país extremamente rodoviário deixando a evolução dos outros setores bem abaixo dos países desenvolvidos, se comparado a países europeus, há um grande descompasso entre os setores, o que aumenta em muito os custos de produção e logística.

As ideias apresentadas por Gualda (1996) ressaltam que: “A administração das empresas, sejam elas públicas ou privadas, carece, em geral, do conhecimento e da aplicação de conceitos e técnicas capazes de proporcionar a racionalização de suas atividades e, conseqüentemente, a atuação dessas empresas de forma a alcançar os objetivos de minimização de custos e de maximização da qualidade dos produtos ou serviços por elas oferecidos. No caso específico da logística, constata-se que a maioria das empresas brasileiras ainda não tem uma consciência clara do que seja um planejamento logístico.” Cabe salientar que o governo tem a função na mudança de cultura, para que os investimentos que serão destinados à ampliação da nossa rede transporte sejam bem direcionados utilizando para o crescimento econômico do país e transformando num país desenvolvido.

As diretrizes da administração de projetos são definidas pelo PMI (Projetos Multissetoriais integrados Urbano) que definem para onde os investimentos em infraestrutura serão destinados e indica a posição do BNDES para o apoio às áreas que receberão este direcionamento de capital, junto ao Banco.

Segundo o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte, 2009), órgão responsável pela regulamentação dos investimentos em infraestrutura, as obras de infraestrutura além de trazer benefícios econômicos para as empresas que atuam na região e reforça que as melhorias irão atrair novas empresas e permitir a integração dos eixos estruturantes da economia, bem como a implantação de sistemas multimodais para o escoamento da produção. Nesse contexto, podemos entender que o apoio ao investimento+ infraestrutura=desenvolvimento.

Segundo Bowersox & Closs (2001) as operações globais aumentam os custos e a complexidade da logística, aumentam a incerteza e reduzem a capacidade de controle. Cabe salientar, que para reduzir esses custos e aumentar a capacidade de controle será necessário investir em infraestrutura e planejar com atenção em qual setor será destinado os investimentos necessários para a correção das deficiências.



Segundo Diaz (2002) as flutuações da demanda são governadas basicamente por quatro componentes: tendências de mercado, sazonalidade, fatores randômicos (pacotes econômicos) e fatores cíclicos (eleições e diversidade de clima). Neste sentido, um alinhamento entre as necessidades ocorridas pela realização do evento (Copa do Mundo de 2014) e as deficiências da estrutura do setor de transporte devem ser direcionadas para que os projetos sejam direcionados no sentido de atender as necessidades da demanda externa quanto para a interna.

De acordo com Larrañaga (2003) o desafio para a gestão logística é ter uma visão e uma filosofia global para desenvolver tática e estratégias para responder a esse ambiente, pois a abertura das fronteiras internacionais e consequentemente a expansão do comércio, ou seja, a logística também é global e o reconhecimento desse fato permitirá gerar vantagem competitiva. O autor explica a necessidade do desenvolvimento de projetos em infraestrutura para que se crie um ambiente favorável no desenvolvimento e um diferencial a mais para o segmento.

Para que o BNDES apoie uma decisão em relação às áreas que receberam investimento, utiliza-se o PMI (Projetos Multissetoriais Integrados Urbano) que são um conjunto de projetos que integram o planejamento e as ações dos agentes municipais na tentativa de solucionar os problemas estruturais dos centros urbanos. Os projetos a serem financiados pelo BNDES precisam fazer parte da política do governo. Existe um fundo chamado FEP (Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES) que tem a finalidade de contribuir para a formulação de políticas públicas e fomentar a realização de investimentos estruturantes, na qual se destina recursos ao custeio de pesquisas científicas, prospecção de projetos e estudos de viabilidade.

A realização da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos no Brasil, nos próximos anos, representa, sem dúvida tanto para os estados, individualmente falando, como para a nação, de modo geral, uma singular realidade: que o Brasil não é o país do futuro, mas sim, do presente, devido a sua estabilidade econômica e a atual expressividade no cenário mundial. Além disso, para que esses megaeventos realmente nos consolidem como potência mundial será necessário que o país invista pesadamente em infraestrutura nos seguintes setores; portuário, rodoviário, hidroviário, ferroviário e principalmente aeroportuário, em razão das pessoas que hão de vir para esses eventos juntamente com eles virão também negócios e investimentos de todas as partes do mundo, ou seja, a modernização de nosso setor de transporte será necessária, uma vez que a infraestrutura dos diversos sistemas de transporte brasileiro não



suportam suas respectivas demandas. Prova disso, foi a crise aérea que atingiu o setor no ano de 2005 e os problemas enfrentados nos anos subsequentes.

O principal objetivo do Brasil com a realização da Copa do Mundo de 2014 será de provar para o mundo todo que o país é capaz de atrair investimentos e modernizar os meios de transporte. A correta gestão dos investimentos também será um desafio. Haverá também a disponibilidade de profissionais altamente qualificados para os serviços relacionados aos eventos. Além disso, trata-se de uma excelente oportunidade para a remodelação da mobilidade urbana, sem contar com a solução de grandes problemas sociais e ambientais. Não bastando, há ainda a possibilidade do fortalecimento definitivo da economia. As melhorias na logística, competitividade, geração de renda e expansão do turismo, podem mudar a história do Brasil, já que a previsão de investimentos em infraestrutura e regeneração dos grandes centros urbanos, vitaminados pelas obras do PAC, promete isso.

Este artigo destina-se ao estudo e visualização da problemática que os modais brasileiros apresentam, mostrando as diretrizes e metas que o setor público e o privado pretendem alcançar para adotar o melhor modelo de estruturação dos modais, para que possam atender plenamente os usuários e tenham uma integração total entre eles.

MATERIAIS E MÉTODOS

O atual estudo demonstrou a relação entre eficácia x eficiência no modais de transporte, que segundo Lakatos & Marconi (1999) buscam a solução de problemas específicos envolvendo verdades e interesses locais.

A abordagem qualitativa é a mais adequada para a presente investigação, pois proporciona uma interpretação bem mais profunda da realidade estudada, o que não seria alcançado utilizando processos quantitativos de investigação. Essa vertente é também a mais adequada para fundamentar a investigação da pesquisa proposta, pois esta pretende explicar a importância de um fenômeno atual, em seu contexto real e seu objeto de estudo está relacionado com pessoas, numa perspectiva mais cultural (Yin, 2001). Por todo este contexto descrito anteriormente o método escolhido foi o estudo de caso, que segundo Yin (2001), poderá ser utilizado na investigação dos fenômenos da realidade, sem a intervenção nos mesmos, abrangendo conhecimentos teóricos, incluindo a abordagens específicas à coleta e análise de dados. Foram utilizados dados obtidos de fontes em pesquisas bibliográficas, em sites especializados e periódicos, além de dados do próprio governo como BNDES e DNIT.



RESULTADOS E DISCUSSÃO

Fundado em 1952, pelo ex-presidente da República Getúlio Vargas o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social), empresa pública federal, se destacou como principal instrumento de financiamento de longo prazo para a realização de investimentos em todos os segmentos da economia, apoiando os setores econômicos como agricultura, indústria, infraestrutura e o setor de comércio e serviços, oferecendo condições especiais para micro, pequenas e médias empresas (MPME'), além da implementação de linhas de investimentos sociais, como educação e saúde, saneamento básico e transporte coletivo. O apoio do BNDES é oferecido por meio de financiamentos a projetos de investimentos, aquisição de equipamentos e exportação de bens e serviços, além de atuar no fortalecimento da estrutura de capital das empresas privadas, destinando financiamentos não reembolsáveis a projetos que contribuam para o desenvolvimento social, cultural e tecnológico.

No seu planejamento Corporativo 2009/2014, o BNDES elegeu a inovação, desenvolvimento local e regional sem contar com o desenvolvimento socioambiental como os aspectos mais importantes no fomento (ato de incentivar, impulsionar) econômico no contexto atual. Na solução de problemas de infraestrutura e ampliação da mesma, a promoção da redução de custos, aumentando a produtividade, com o aprimoramento da qualidade de bens e serviços e a estruturação da rede produtiva, consolidando a integração regional. Os números expressivos de investimentos do BNDES nessa área demonstram a importância do desenvolvimento da infraestrutura para o país, mas também a responsabilidade do BNDES em promover o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

O apoio do BNDES ao transporte urbano consiste na estruturação de financiamentos, além de ter sua atenção voltada para a modernização e manutenção das linhas logísticas existentes tem como foco projetos de transportes públicos, abrangendo todos os investimentos necessários à qualificação do espaço urbano no entorno do empreendimento.

São empreendimentos apoiáveis os investimentos em transporte público sobre trilhos, sobre pneus e hidroviários que visem a: racionalização econômica, com redução dos custos totais do sistema; priorização dos modais de maior capacidade e menor custo operacional; privilégio do transporte coletivo sobre o individual: integração tarifária e física, com redução do ônus e do tempo de deslocamento para o usuário; acessibilidade universal, inclusive para os usuários com necessidades especiais, pedestres e ciclistas; utilização de tecnologias mais adequadas, buscando melhores condições de conforto e segurança; aprimoramento da gestão e da fiscalização do sistema, fortalecendo a regulamentação e reduzindo a informalidade;



redução dos níveis de poluição sonora e do ar, do consumo energético e dos congestionamentos e revalorização urbana das áreas do entorno dos projetos.

Um plano nacional de logística reverterá muitos benefícios para o setor de transporte, pois quando se fala em logística, pensamos no assunto de infraestrutura, mas temos que pensar nos investimentos para viabilizá-lo.

Para o período compreendido entre os anos de 2010-2014, há uma perspectiva de investimento em logística que pode chegar a quase R\$ 130 bilhões de reais, sendo que desse montante 43% vêm de recursos do BNDES, 37% do setor privado e aproximadamente 20% de órgãos públicos. Conforme a disposição das figuras 1 e 2 abaixo:

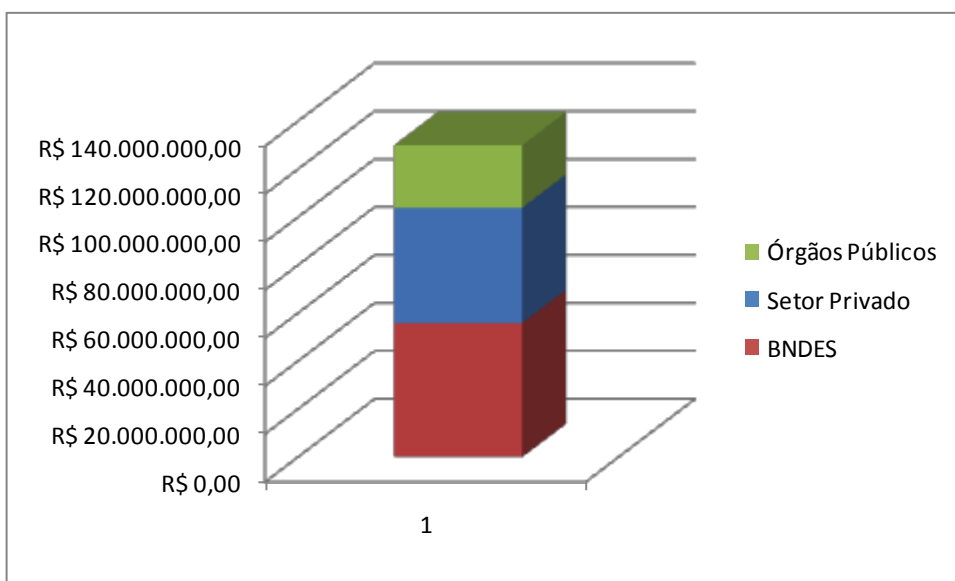


Figura 1 - Investimento em Logística 2010-2014 (R\$ bilhões).

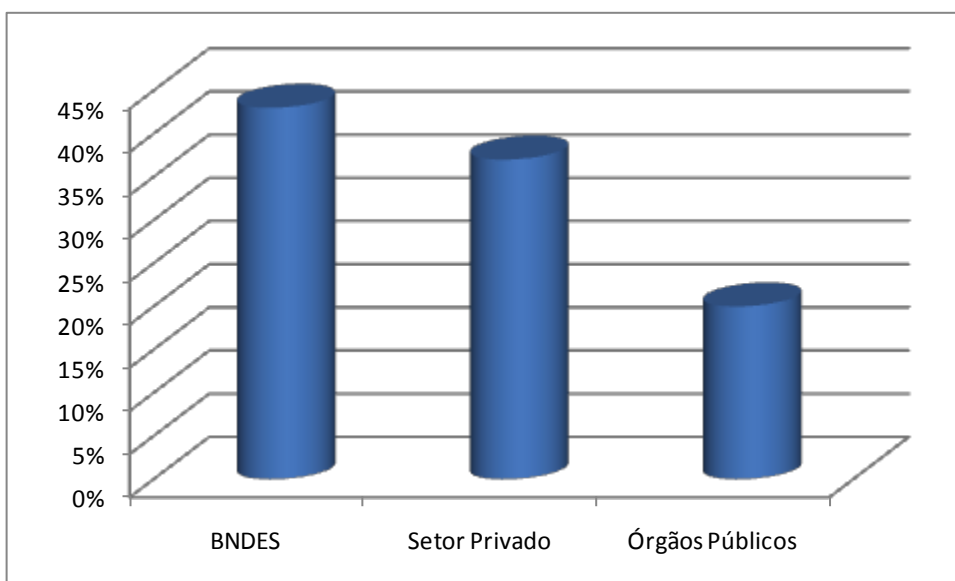


Figura 2 - Investimento em Logística 2010-2014 (em %).

Dividindo por modais, aplicados em projetos consolidados, o setor portuário deverá levar R\$ 15 bilhões (14% do montante total); no setor ferroviário deverá ser investido aproximadamente o valor de R\$ 56 bilhões (52%), o projeto de transporte aeroviário (TAV) ficará com 31 bilhões (29%) e o setor rodoviário com cerca de 36 bilhões (34%) (Fig. 3 e 4).

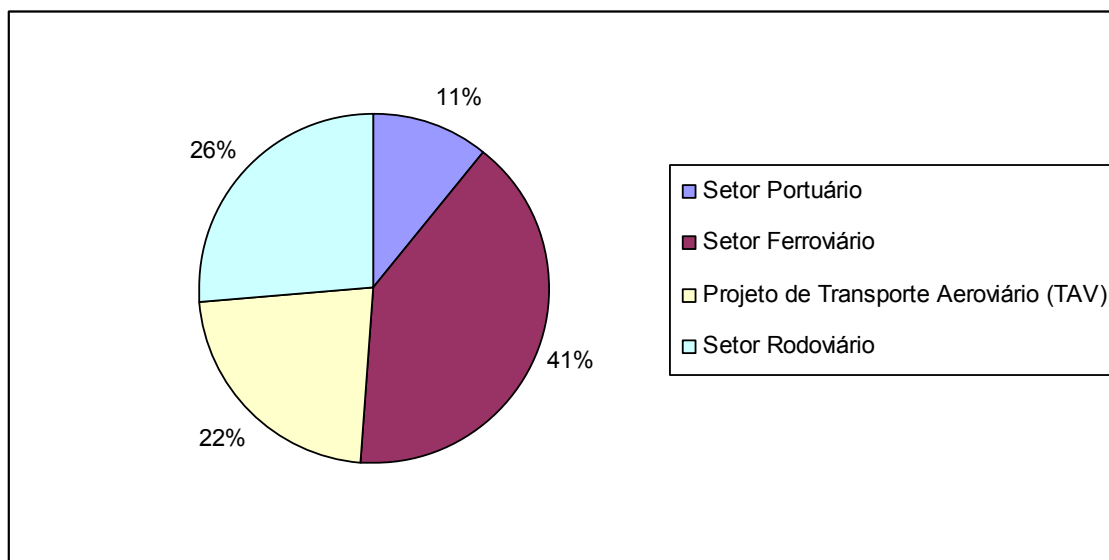


Figura 3 - Aplicações em Projetos Consolidados em (% por Modais).

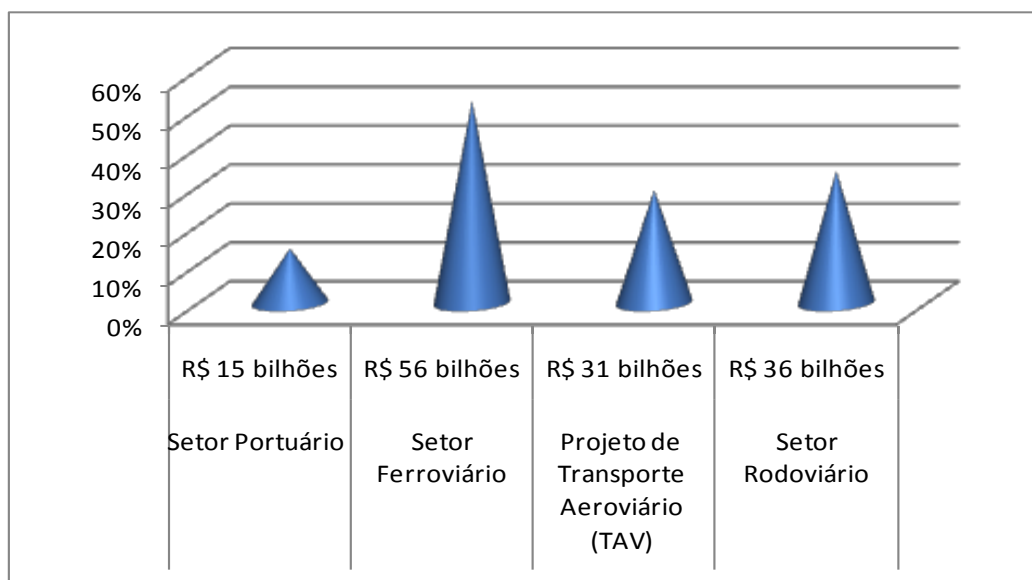


Figura 4 - Aplicações em Projetos Consolidados dividido por Modais (R\$ bilhões).

Com a perspectiva e a realização da Copa do Mundo de 2014 haverá a necessidade de uma integração de todos os modais de transporte no Brasil. A redução de custos logísticos e as ações sustentáveis de âmbito econômico e ambiental, para que haja incentivos à competitividade brasileira e investimentos em tecnologia.

O BNDES tem sido um credor quem vem participando das obras e também da expansão dos modais com investimentos constantes, em projetos nos quais também há a participação da iniciativa privada. A grande maioria desses investimentos está concentrada em rodovias, terminais de integração, entre outros. O objetivo será melhorar e recuperar as estradas vicinais para escoar melhor a produção e a circulação de produtos e pessoas em vários municípios.

Considerando os valores investidos pelo BNDES, podemos observar que 86% das obras estão em ritmo adequado, 10% em estado de atenção e 4% em estado preocupante. Pelo indicador de quantidade de ações, que o monitoramento indica 83% em estágio adequado; 11% em atenção; e 1% de ações concluídas.

O monitoramento do estágio em que se encontram as ações de Transportes, por valores investidos, revela que 69% delas estão em projeto ou licenciamento, 4% em fase de licitação, 27% em obra e nenhuma ainda foi concluída. Considerando a quantidade de ações, 49% se encontram na etapa de projeto ou licenciamento, 7% em licitação, 43% em obras e 1% delas já foram concluídas.

Observa-se que o Brasil deu muita ênfase ao transporte rodoviário, devido à implantação da indústria automobilística na década de 70, com isso foi deixado um abismo em outros modais de transporte. Ao longo dos anos, houve uma deterioração da malha rodoviária, devido à queda dos investimentos, o que afetou diretamente a sua capacidade de manutenção e conservação.

Com a nova visão e a necessidade de reduzir custos foi necessário desenvolver novas políticas ambientais e energéticas. Além disso, mais uma vez saímos na frente com o biodiesel, pois a preocupação com o meio ambiente foi tema de grandes embates. Já estávamos apresentando grandes gargalos por falta de projetos e investimentos no setor de transporte, mesmo com a iniciativa privada tendo investido na exploração de rodovias.

Há essa necessidade da aplicação da intermodalidade (união de vários meios de transporte) para que haja uma redução de custos, ou seja, a falta de integração entre os transportes modais será o fator preponderante para que se definam os reflexos sobre a atuação do BNDES. Um dos setores que contribuem para o desenvolvimento e crescimento sustentado do país é o setor aéreo, pois mesmo com a crise internacional existe uma perspectiva de



crescimento econômico, sendo assim será necessário um planejamento de médio e longo prazo para absorver o crescimento projetado e atender a demanda do país com os grandes eventos que acontecerão em 2014 e 2016, Copa do Mundo e Olimpíadas respectivamente. Serão necessárias a ampliação e captação de recursos, aumentando a capacidade atual, sem contar com a redução de custos de transporte, distância e, principalmente, o desenvolvimento de todos os outros modais de transporte. Quando se tem a necessidade de acelerar esse processo de transformação e direcionamento de investimentos para o desenvolvimento dos outros modais, a função do BNDES é observar a viabilidade econômico-financeira de projetos relacionados à infraestrutura e transporte.

Como se pode observar, o Brasil apresenta a centralização do modal de transporte de carga excessivamente em rodovias, se compararmos internacionalmente, vemos como o Brasil possui muitas deficiências em transporte, logística e infraestrutura eles ficam assim distribuídos em uma comparação internacional no transporte de carga (Tabela 1).

Tabela 1 - Matriz de Transporte de Carga: Comparação Internacional (em %).

Modalidade	Países Desenvolvidos	Países Subdesenvolvidos	Brasil
Rodoviário	30,0	42,3	58,7
Ferrovário	40,0	38,5	20,6
Hidroviário	16,0	10,9	17,2
Outras	14,0	8,3	3,4

Fonte: Geipot (1993)

Não devemos desprezar a importância do segmento rodoviário que transporta mais da metade das cargas do país. O quadro acima demonstra o desenvolvimento dos setores de modais e sua devida importância, de acordo com a proporção que o país direciona o crescimento de seus modais pois observa-se que os países desenvolvidos utilizam das ferrovias e os subdesenvolvidos mais a rodovia, pois os seus modais foram desenvolvidos neste sentido otimizando o tempo e reduzindo os custos. Na figura 5, temos a dimensão exata de como os modais estão dispostos e como e onde as metas do BNDES e do PAC devem ser atingidas para a realização desses megaeventos.



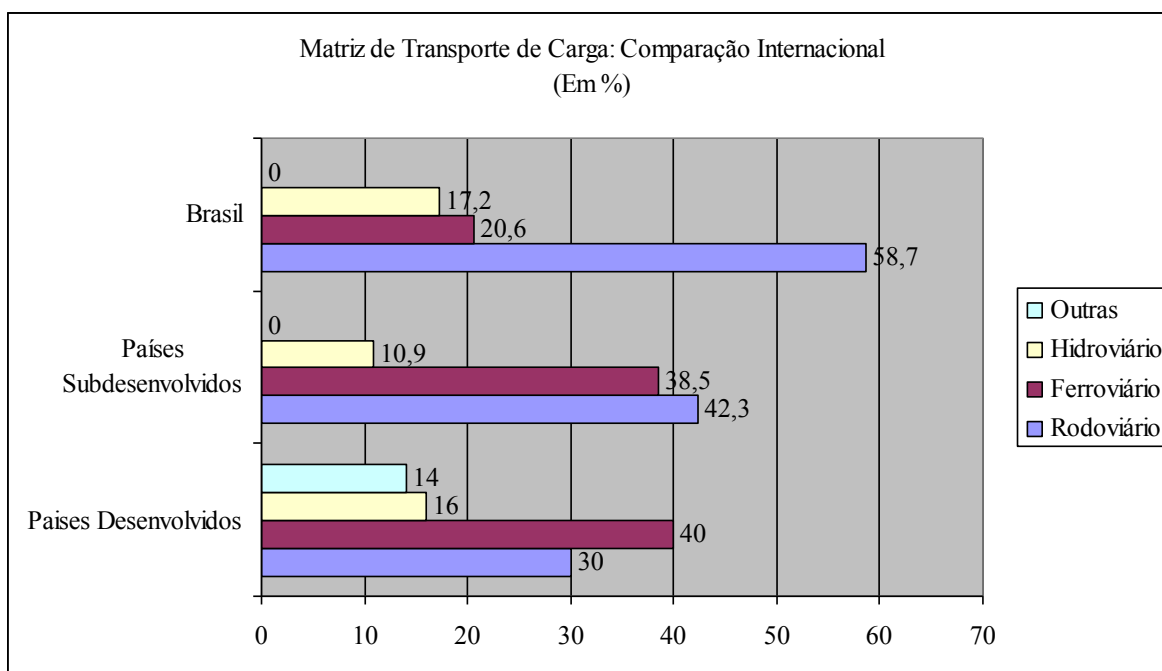


Figura 5 – Matriz de transporte de carga: comparação internacional (em %).

Com a crise imobiliária americana que afetou a maior economia do mundo e recentemente a crise na Europa, o Brasil tornou-se referência, pois com uma perspectiva de crescimento econômico e a chegada da Copa do mundo de 2014 e as Olimpíadas em 2016 direcionou os holofotes para si.

Com a participação do BNDES junto às diretrizes do governo no que diz respeito ao fortalecimento e estruturação da infraestrutura brasileira, o banco torna-se peça fundamental no processo de redistribuição e crescimento dos modais devido a sua capacidade de captar recursos e direcioná-los, já que os busca através da concessão de empréstimos nas taxas e operações de mercado, consequentemente sendo responsável pelo desenvolvimento dos pais, seguindo uma premissa básica, quanto maior integração dos modais há uma redução de custos e consequentemente um aumento na produtividade.

A participação do BNDES diretamente nos projetos que integram o planejamento e as ações dos órgãos públicos para a resolução dos problemas estruturais dos centros urbanos é fator determinante para o crescimento do país, juntamente com o PAC, programa instituído pelo governo federal.

A redução de custo operacional, a acessibilidade, a redução do ônus e do tempo de deslocamento e a integração dos modais são fatores determinantes para que o Brasil receba a Copa do Mundo e Olimpíadas, atendendo as necessidades dos visitantes, resolvendo a desproporcionalidade existente entre os modais. O desenvolvimento da infraestrutura dos



modais das doze cidades sede da Copa do mundo para que os turistas possam se deslocar entre as cidades e usufruir das belezas naturais que o país oferece, trazendo a viabilidade de projetos financeiros e a competitividade crescente da economia brasileira.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ballou, R. 1993. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. Atlas, São Paulo.

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE). 1960. IX Exposição sobre o Programa de Reaparelhamento Econômico, Rio de Janeiro.

Bowersox, D. & Closs, D. 2001. **Logística empresarial: O processo de integração da cadeia de suprimento**. Atlas, São Paulo.

Diaz, C.A.P. 2002. Gestão de riscos e incertezas na consolidação da cadeia de suprimentos em uma empresa de bens de capital. **Dissertação de mestrado**. Universidade Metodista de Piracicaba, Piracicaba.

DNIT E O PLANEJAMENTO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE.
<[http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/planejamento/planejamento-do sistemas-de-transportes](http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/planejamento/planejamento-do-sistemas-de-transportes)>. Acesso em 25 de agosto de 2011.

Geipot. 1993. **Anuário estatístico dos transportes**. 1993/95

Gualda, N.D.F. 1996. Logística e transporte: problemática e possibilidades no Brasil. **I Seminário Internacional: Logística, Transporte e Desenvolvimento**. Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.

Larrañaga, F.A. 2003. **A gestão logística global**. Aduaneiras, São Paulo.

Lakatos, E.M. & Marconi, M.A. 1999. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, elaboração, análise e interpretação dos dados**. Atlas, São Paulo.

Schroeder, E.M 2010. **Transporte Rodoviário de Carga: Situação Atual e Perspectivas**. 12/04/ 2010.

Taylor, D.A. 1995. **Logística na Cadeia de Suprimentos: uma perspectiva gerencial**. Pearson Addison-Wesley, São Paulo.

Yin, R.K. 2001. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Bookman, Porto Alegre.

