

29 Mar 2019

Contribua (contribua)

Receba (/a-republica/assine)

Tecnologia é a prioridade do transporte marítimo



4

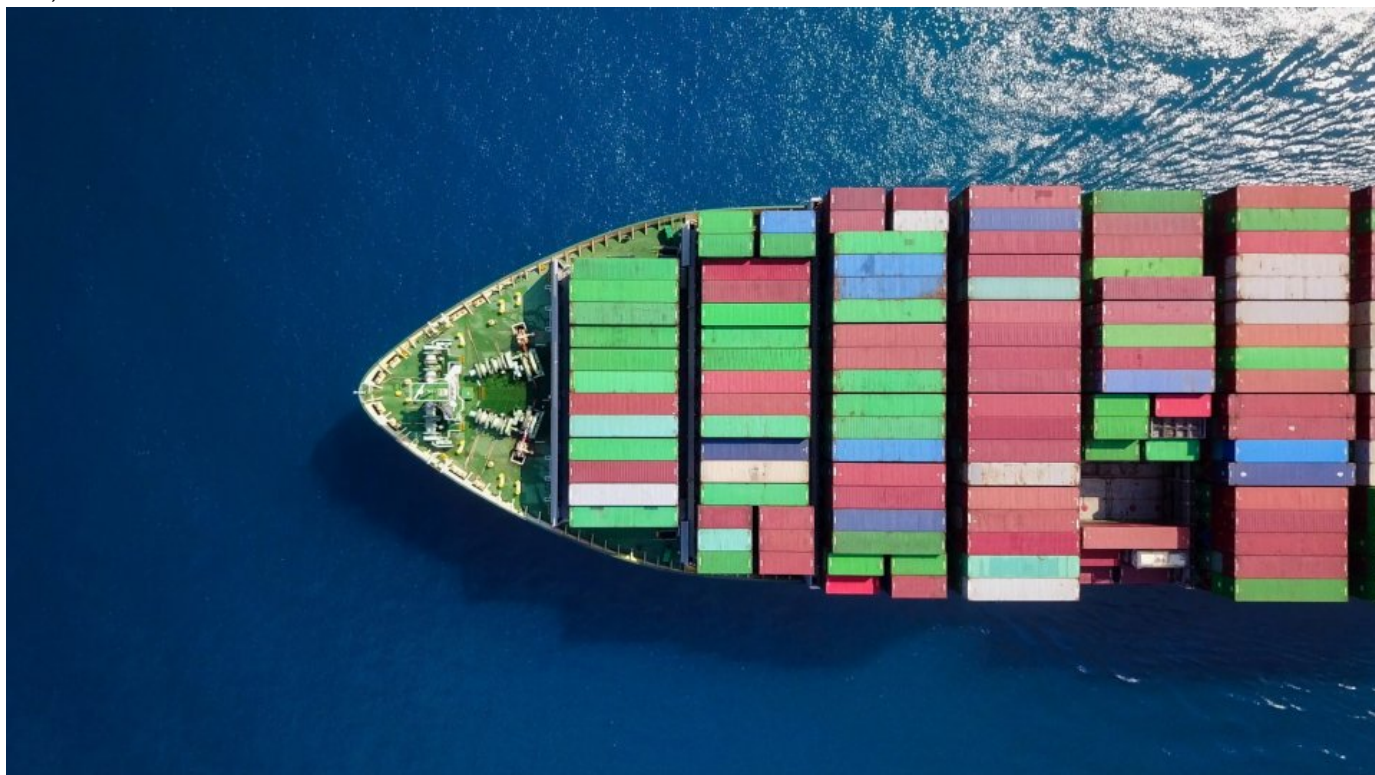


✉ (mailto:?)

Por Cleci Leão (/autor/cleci-leao)

em Perspectivas (/perspectivas)

Qui, 20-Dez-2018



(/media/k2/items/cache/808b8abbfd1fb3b14dda865dee2d7062_XL.jpg)

Os últimos anos marcaram para a indústria de navegação uma era de redefinição dos seus serviços. Armadores centenários, que viram nascer a indústria do container e, com ela, as relações comerciais mudarem a integração dos países, estão diante do novo desafio, que hoje tem duas correntes.

Uma opção seria abraçar o serviço de gestão de transportes, detalhado de ponta a ponta, chegando mais perto do cliente, por meio da digitalização de operações e modernização de toda a estrutura. A outra, defendida por algumas empresas e especialistas, seria manter o escopo na venda de fretes marítimos, evitando fazer investimentos que não necessariamente vão levar as já extenuadas companhias de navegação a uma condição de atendimento ao cliente que se equilibre aos serviços das gigantes do e-commerce mundial.

Para grandes armadores, como Maersk e CMA CGM, que apostam no rumo da integração da cadeia logística ponta a ponta, seria uma questão de deixar de ser um serviço cíclico e “comoditizado”, aumentar a previsibilidade das receitas, gerar valor para o cliente e, especialmente, posicionar-se diante das novas tendências disruptivas do mercado. **“Questão de sobrevivência”, diz o consultor da Solve Shipping, Leandro Barreto, lembrando que os armadores já vêm tomando atitudes contra o declínio da indústria há muitos anos,**

por meio de ganhos de escala (fruto da construção de meganavios, megaconsórcios entre armadores, fusões e aquisições), e que agora enxergam na tecnologia um importante aliado para a retomada do contato direto com o cliente - outrora relegado aos NVOCCs e Forwarders. “Trata-se de trazer para dentro de casa algumas “gorduras” o que foram se perdendo para esses intermediários nas últimas décadas”, explica Barreto.

O caminho foi bem marcado no relatório anual da dinamarquesa Maersk. No documento, o CEO Søren Skou definiu como plano da empresa "tornar-se um integrador global de logística em containers", tal como a FedEx, UPS e DHL Express. Skou reconheceu que essa estratégia levará de três a cinco anos para ser implementada, uma vez que é “bastante complicada, em suas múltiplas dimensões”. Mas avisou que enxerga a alternativa como única possível: “ou fazemos isso, ou ficaremos nas mãos de empresas como Alibaba ou Amazon”.

A francesa CMA CGM também deu um passo decisivo na direção da logística mais próxima do cliente: comprou 25% da Ceva Logistics no meio do ano, passando para ela o seu braço de logística, liderado pelo ex-CEO da APL, Nicolas Sartini. Além disso, criou também um polo de fomento para startups, como projeto de traçar o seu caminho no novo modelo.

A trajetória de digitalização que visa mudar a gestão operacional das empresas começou originalmente com o propósito de reduzir de custos, mitigar riscos e reduzir erros humanos. Porém, com o desenvolvimento da tecnologia Blockchain, testada e aprovada com massificação das criptomoedas como Bitcoin, as empresas perceberam que haverá condições de usar dados criptografados de forma pulverizada, com grande confiabilidade e capacidade de integrar processo – antes um grande impeditivo por conta dos altos valores envolvidos no transporte de cargas marítimas.

A verdade é que, por enquanto, da mesma forma que o Blockchain promete viabilizar o controle total das operações de transporte, ainda não se sabe ao certo como o novo modelo deverá ganhar corpo. O que já se vê são parcerias entre empresas de tecnologia com armadores tradicionais, como a Maersk e a IBM, que lançaram, em agosto, a TradeLens, sua plataforma integrada para gestão da cadeia utilizando a nova tecnologia. Não por acaso, o chairman da Maersk, que assumiu em 2016, veio justamente da indústria tecnológica. Jim Hagemann Snabe foi CEO da SAP por quatro anos, além de integrar o conselho de outras líderes do segmento de TI. E não termina por aí o namoro das empresas de logística com a tecnologia: em março, a DHL assumiu o relacionamento com a Accenture para rastreamento do transporte de produtos farmacêuticos; a Amazon lançou sua plataforma blockchain em abril, e Alibaba consagra-se neste mês como detentora de mais de 10% das 406 patentes atualmente relacionadas à tecnologia blockchain.

Ainda assim, alegando falta de clareza nas perspectivas, há a corrente contrária, na qual navegam a alemã Hapag Lloyd e o consórcio japonês ONE (Oriental Network Express). Eles integram a lista de armadores que escolheram manter o foco na excelência do transporte marítimo, acreditando que o mercado não investiu ainda suficientemente na confiabilidade da cadeia de suprimentos, a qual, segundo o relatório do armador alemão, publicado em novembro, “nós ainda precisamos mudar”.

De qualquer forma, a indústria da navegação vem sendo reinventada a cada dia, e ainda não vislumbrou qual será o seu papel em um mundo cuja economia será movimentada pelo e-commerce e controlada pela Internet das Coisas. Um mundo no qual startups criam e rapidamente instauram regras até então desconhecidas das empresas e clientes tradicionais, detendo o mercado de vendas, operações financeiras, transportes e comunicação de uma bocada só.

Segundo o Journal of Commerce, a tal reinvenção pode até mesmo se mostrar inviável, devido não apenas ao modelo das antigas companhias, mas também ao longo período no qual elas já vêm sofrendo quedas e perda de mercado, mesmo com as grandes aquisições que caracterizaram a última década. “Em busca da reinvenção, o gerenciamento de riscos pode estar perdendo de vista o seu core business”, alertou o diretor de pesquisas do setor de transportes do Credit Suisse, Neil Glynn, em conferência realizada pela publicação norte-americana.

É certo que, para abraçar a nova realidade, serão necessários mais do que investimentos em processos e tecnologias, em busca de margens maiores, mas também movimentos certos e parcerias bem-feitas. Mas o mercado tem sinalizado bastante claramente que essa iniciativa será indispensável, especialmente levando-se em conta que o cliente, mesmo sem se inteirar das mudanças operacionais, já exige uma gestão cada vez mais completa da cadeia de suprimentos.

Assim, aqueles que acreditam que os armadores correm o risco de perder o foco, especialmente diante da previsão de desaceleração no mercado global e aumento dos valores do combustível (bunker), justificam o seu ponto de vista pelo fato de que os armadores já vêm se comprometendo há muitos anos a reduzir cada vez mais as suas margens em busca de market share e arcando com prejuízos seguidos, cenário que os deixaria bastante vulneráveis a mudanças dramáticas.

Na visão de Barreto, no entanto, não se trata de fugir do core business, uma vez que os armadores estariam de uma forma ou de outra expandindo sua abrangência dentro da própria cadeia logística. Essas duas "correntes" são apenas mais um capítulo desse "processo de seleção natural" pelo qual o setor vem passando, em que as empresas vão percebendo que o frete marítimo, como o conhecemos, pode tornar-se irrisório. "O que vai valer mesmo, em um futuro próximo é a gestão do transporte, e não o transporte em si", aponta o especialista, exemplificando que, em um embarque de tênis da Ásia para os EUA, o valor do frete marítimo de cada par não ultrapassa casa dos centavos de dólar enquanto o excesso, ou a falta de estoque, ou o atraso na entrega de um container – esses sim podem gerar prejuízos significativos ao destinatário.



4



Tags: [economia \(/tag/economia\)](/tag/economia) [comercio exterior \(/tag/comercio-exterior\)](/tag/comercio-exterior)

Perspectivas

- [Ver autor](#)



[\(/autor/aloycio-azevedo\)](/autor/aloycio-azevedo)

[Aloysio Azevedo \(/autor/aloycio-azevedo\)](/autor/aloycio-azevedo)

["Articulando" a nova política \(/perspectivas/articulando-a-nova-politica\)](/perspectivas/articulando-a-nova-politica)

- [Ver autor](#)



[\(/autor/julio-cesar-de-barros\)](/autor/julio-cesar-de-barros)

[Julio Cesar de Barros \(/autor/julio-cesar-de-barros\)](/autor/julio-cesar-de-barros)

[Garantismo de conveniência \(/perspectivas/garantismo-de-conveniencia\)](/perspectivas/garantismo-de-conveniencia)

- [Ver autor](#)



[\(/autor/barlaeus\)](/autor/barlaeus)

[Barlaeus \(/autor/barlaeus\)](/autor/barlaeus)

[Bolsonaro fica com cara de Jânio Quadros \(/perspectivas/bolsonaro-fica-com-cara-de-janio-quadros\)](/perspectivas/bolsonaro-fica-com-cara-de-janio-quadros)

- [Ver autor](#)