

Cruzeiros marítimos de cabotagem no Brasil e a evolução do mercado e sua cadeia de suprimento

Julio Cesar Raymundo - FATEC Rubens Lara – juliocesar@fatecpg.com.br
Renato Marcio dos Santos - FATEC Rubens Lara – renato@dnadosaber.com.br
Gilberto Alves Filgueiras - FATEC Rubens Lara – gilbeto@dnadosaber.com.br
José Ricardo Castelhão – Fatec Rubens Lara - jrcastelao@hotmail.com
Aguinaldo Souza – Fatec Rubens Lara - aguinaldo.souza@unibr.edu.br

Resumo

Nesta pesquisa procurou-se e analisar o comportamento da cadeia de suprimento de cruzeiros marítimos no Brasil levando em consideração seus atores, temporada de cruzeiros, principal porto de embarque e desembarque, valores transacionados nas operações e a rede de empresas que participam da operação de suprimento de forma direta e indireta. Como resultado a pesquisa demonstrou e revelou dados e números do segmento antes não alinhados e apresentados no *Cruise Day conference* (julho 2014 São Paulo – *Holliday In*) apresentamos os conceitos, processos de serviços, estatísticas e aspectos legais que permeiam as características dos atores que compõem a rede de empresas de prestação de serviços e suprimentos para navios de cruzeiro, levando em consideração, à temporada de cruzeiros marítimos no hemisfério sul, suas rotas marítimas, a oferta e demanda por este tipo de serviço, que implica na estrutura da rede de empresas, da cadeia de suprimentos, órgãos de anuência e demais intervenientes participantes do processo. A abordagem visa demonstrar a evolução deste serviço no Brasil o *share* do mercado de cruzeiro no Brasil. Neste artigo, verificamos tendências para o mercado de cruzeiros marítimos na costa brasileira e a importância do agente de turismo que se uniu à rede.

Palavras chave: Cadeia de Suprimento, Cruzeiro, Redes de Empresa.

Cruise Coasting ships in Brazil and its market evolution supplying chain issue

Abstract

In this research it has been searched and analyzed supply chain behavior regarding cruise coasting ship in Brazil by taking into account its actors, cruise seasons, especially on boarding and departure port issues, its transactional values on operations as well as companies' network which took part in direct and indirect supplying operation means. As a result of such research, it has been shown data and figures in the segment right before its alignment after having been presented in Cruise Day Conference event (on the month of July, 2014, Sao Paulo – Holliday In). We have presented its concepts, service processes, statistics and legal aspects that surround actor features who compound companies' network in service rendering to supply cruise ship - by taking into account – cruise coasting ships in the southern hemisphere, its coast routes, offer and demand for such a service. It implies in offering company network, supply chain, annual organs as well as intervenient participation on the process. The approach aims at demonstrating assessment of this service in Brazil as long as its share on the

cruise ship market in Brazil. In this article, we verified trends to cruise ship in Brazilian coast and its importance towards tourism agent who joined the network.

Key-words: Supply Chain, Cruise, Companies' Network.

1. Introdução

Atualmente, é crescente a formação de parcerias em diversos segmentos de mercado e a terceirização ou horizontalização das organizações tem sido utilizado por inúmeras empresas com o objetivo de reduzir custos, melhorar o nível de serviços prestados e manter o foco em atividades consideradas estratégicas pela organização. Esta pesquisa, em primeiro momento, analisa os principais aspectos relacionados com a cadeia de suprimento e os intermediários no processo de suprimentos a navios conhecidos como *ship chandlers* analisando sua importância no suprimento de navios cruzeiros.

A seguir, tendo como base a literatura é caracterizado e avaliado como a cadeia de suprimento influência no nível de serviços e redes de empresas em cruzeiros marítimos no principal porto de passageiros do Brasil. O enfoque em cadeias de suprimentos se dá devido a algumas tendências atuais das empresas organizarem-se em forma sistêmica. No âmbito da distribuição física os relacionamentos tornam-se tão importantes, ou mais, do que na distribuição doméstica, pois os agentes devem confiar e comprometer-se mutuamente durante todos os processos de troca, abastecimento em vista das maiores distâncias e dificuldades encontradas nos ciclos de tempo no caso de cruzeiros no Brasil condições climáticas podem favorecer ou desfavorecer o abastecimento de determinado produto em determinado porto de origem ou destino. Um ponto de partida importante são as questões específicas da cadeia de suprimentos que se tornam complexa sobre um determinado serviço cadeias de abastecimento. Outra prática importante que pode transcender o campo da linha de cruzeiros está construindo uma relação de colaboração com empresas estrangeiras fornecedores, a fim de usá-los como agentes locais.

Segundo Buvik (2007), afirma que a coordenação interfirmas é maior nos relacionamentos internacionais entre comprador e vendedor que nos relacionamentos domésticos, devido à maior especificidade de ativos e uma maior incerteza ambiental.

2. Cruzeiros Marítimos

Segundo Carter (1993), a indústria de cruzeiros tem evoluído drasticamente durante nas últimas décadas. Em 1960, quando o avião a jato se tornou a principal escolha para viagens internacionais, as viagens de navio eram vistas como uma indústria agonizante e de uma época passada. Os serviços de passageiros do Atlântico Norte, foram desafiados em 1950 pelo serviço de transporte rápido em crescimento da aviação, em 1958 com a introdução das aeronaves a jato. Em 1960 testemunhou-se a ruína financeira de alguns, enquanto em 1970 foi caracterizada a transformação das linhas transatlânticas no Caribe cruzeiro, com a crise do petróleo. A indústria aérea dizimou a indústria de passageiros do transporte marítimo, o corte de passageiros em partidas de Nova York para o transatlântico reduziu-se em 90% entre 1960 e 1975. A modalidade turística dos Cruzeiros marítimos no Brasil é apresentada como sendo o ramo do turismo especializado em que o serviço/produto é focalizado no deslocamento (viagem) e não no destino, assim, a cadeia de suprimentos e as redes de empresas participantes, possuem sua importância e responsabilidade no resultado final percebido pelo cliente de cruzeiro e, neste conceito aparece constantemente a deficiência de infraestrutura

portuária para receber grandes cruzeiros e com maior frequência nos terminais e portos brasileiros, gerando (AMARAL, 2008).

É possível identificar que nos últimos anos e a cada temporada, os cruzeiros estão aparecendo mais e com maior frequência. A temporada no Brasil que era de 4 meses, atualmente é de 8 meses, com início em setembro e segue até maio na próxima figura é possível analisar a evolução do número de navios por temporada.

Número de navios por temporada de 2008 a 2015 e o crescente aumento da oferta no porto de Santos a cada temporada



Figura 1 Número de navios por temporada - Fonte Codesp / Concais – 2015

As temporadas 2010/2015 demonstra a consolidação do segmento no Brasil e revela o que esta atividade está gerando ao país no aspecto econômico, fiscal, gastos, tripulantes e armadores.

Para que tudo isto aconteça é necessário 3 atores (cliente, armador e redes de suprimento) e a infra estrutura como meio facilitador para que o negócio aconteça de forma coerente e com qualidade demonstrado na próxima figura 02.

Estrutura básica de atores na rede de cruzeiro

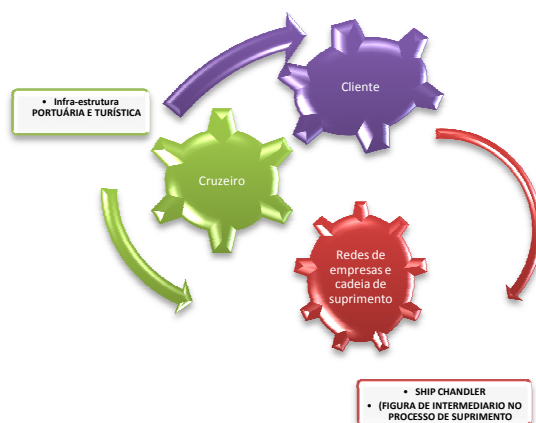


Figura 2 Atores de uma rede de suprimento de cruzeiros – desenvolvida pelo autor

No caso do Brasil verifica-se na figura 03 o movimento econômico ocorrido com o crescimento de cruzeiros por temporada e o consumo a bordo dos cruzeiros pelo consumidor brasileiro.

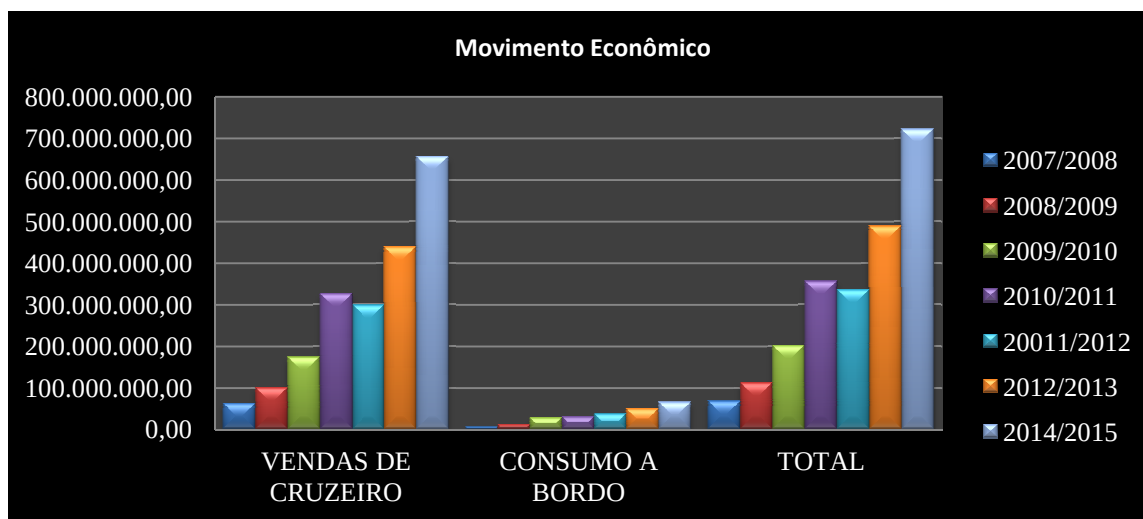


Figura 3 - Movimento Econômico - Fonte Concais 2010

Neste fluxo econômico foi possível mapear as taxas portuárias, combustíveis, comissão para agentes de viagens, impostos sobre vendas do pacote de cruzeiro, impostos sobre combustíveis, impostos de consumo de bordo conforme apresentado na figura 04.

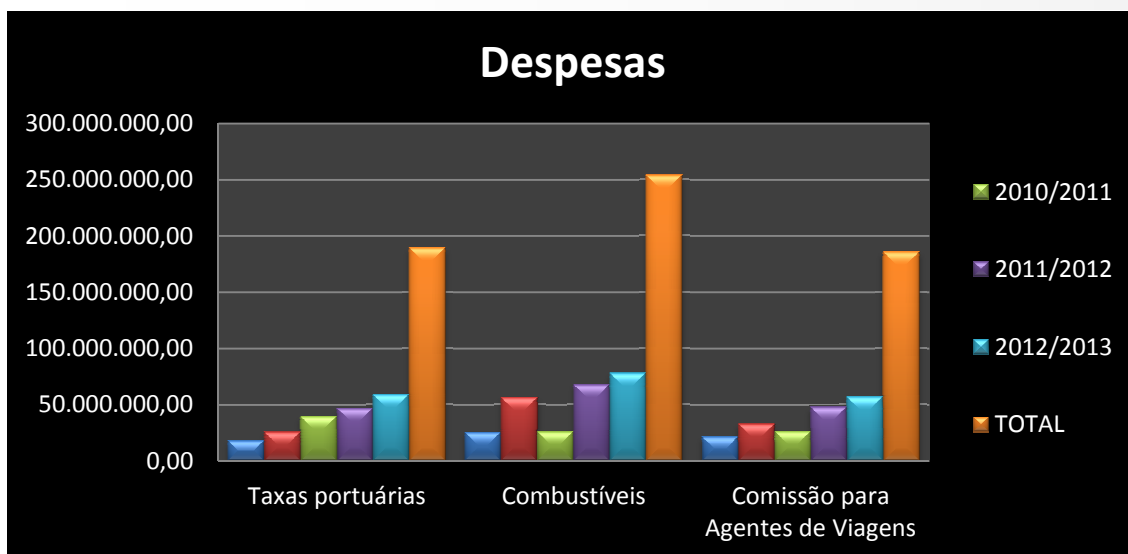


Figura 4 – Despesas do Armador com taxas portuárias, combustível e comissão de agentes – Fonte Concais 2015
É evidenciado que durante as temporadas de 2010 até 2015 houve um aumento significativo sobre os impostos na venda de cruzeiros, combustível e consumo de bordo.

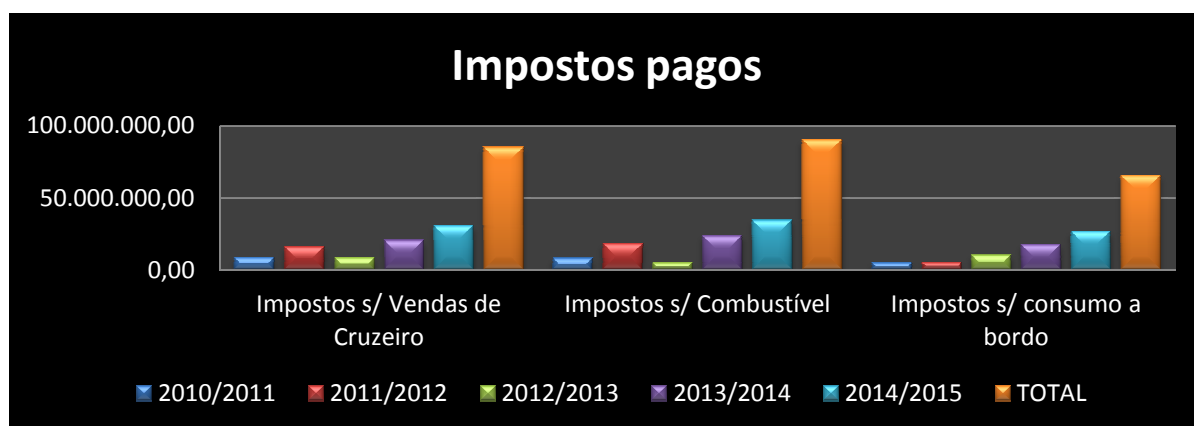


Figura 5 Impostos pagos por temporada - Fonte Concais 2015

Principais armadores, navios e leitos que atuam na temporada no porto de Santos Terminal Concais



Figura 6 Abremar- FGV-2014

3. Shipp Chandler

Inicialmente, vistos como uma forma de integrar funções dentro da empresa, atualmente utilizados também para estruturar atividades entre membros da rede de suprimento que no segmento de cruzeiros, temos um tipo de empresa que é denominada *shipp Chandler*. Na identificação das redes e suas estruturas, é necessário identificar as empresas que compõem a rede de empresas junto ao *shipp chandler* que fornece aos armadores e auxiliam no processo de suprimento, entrega, armazenagem, compras como as principais atividades que depende muito de um planejamento prévio do armador pois o tipo de produto, quantidade e o fluxo financeiro para aquisição no mercado pode variar e gerar problemas no atendimento do *shipp chandler* ao armador.

Em alguns casos determinados por quantidades, preço, qualidade e empresas líderes no mercado o contato, contrato e fornecimento pode ocorrer de forma direta sem a participação do intermediário no caso *ship chandler* praticado por empresas de cruzeiro quando em uma temporada a mesma possui mais do que 5 navios para atender a demanda por temporada observa-se a questão quantidade e variedade como fatores determinantes para ter ou não o *ship chandler* no processo de suprimento por exemplo no caso de peixe, carne, frango o armador negocia de forma prévia diretamente com grandes fornecedores no mercado que por sua vez contratam o *ship chandler* para realizar a operação de entrega, controle em áreas alfandegadas ou primária como é conhecida, um outro exemplo que não é possível eliminar o *ship chandler* é na compra e fornecimento de hortaliças e frutas, por possuírem vários

produtores para cada tipo de fruta inviabiliza o relacionamento com vários fornecedores e é recomendável a figura do shipp chandler nesta operação.

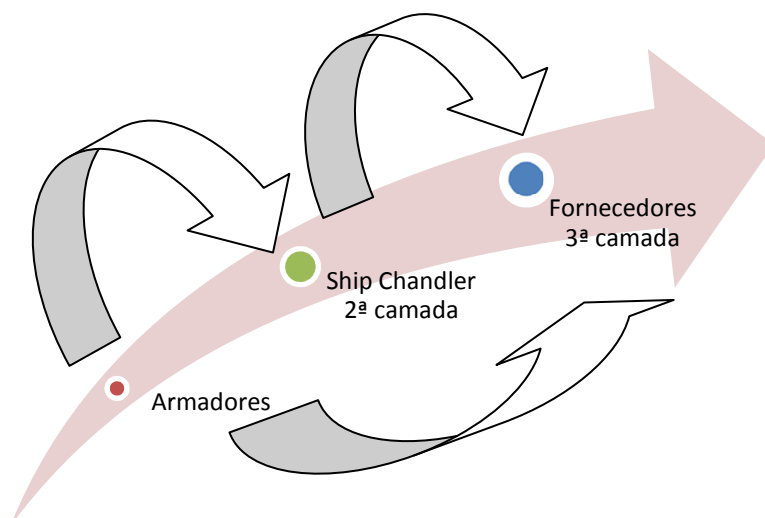


Figura 7 Cadeia de suprimento para Cruzeiro – desenvolvido pelo autor

Para que ocorra o serviço de atendimento ao navio de cruzeiro se faz necessário que as empresas que atuam no fornecimento entendam e estejam atualizadas para atuarem no processo de suprimento obedecendo as regras para atuação em zona primária alfandegada que envolve vários atores denominados órgãos anuentes e interveniente em operações de zona primária que pode envolver Ministério do Turismo, Polícia Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária, Ministério do Trabalho, Receita federal, Guarda Portuária, Ministério da Agricultura e outros o shipp chandler ao realizar qualquer operação em zona primária precisará atender aos requisitos legais para atuar em zona primária e atender os armadores.

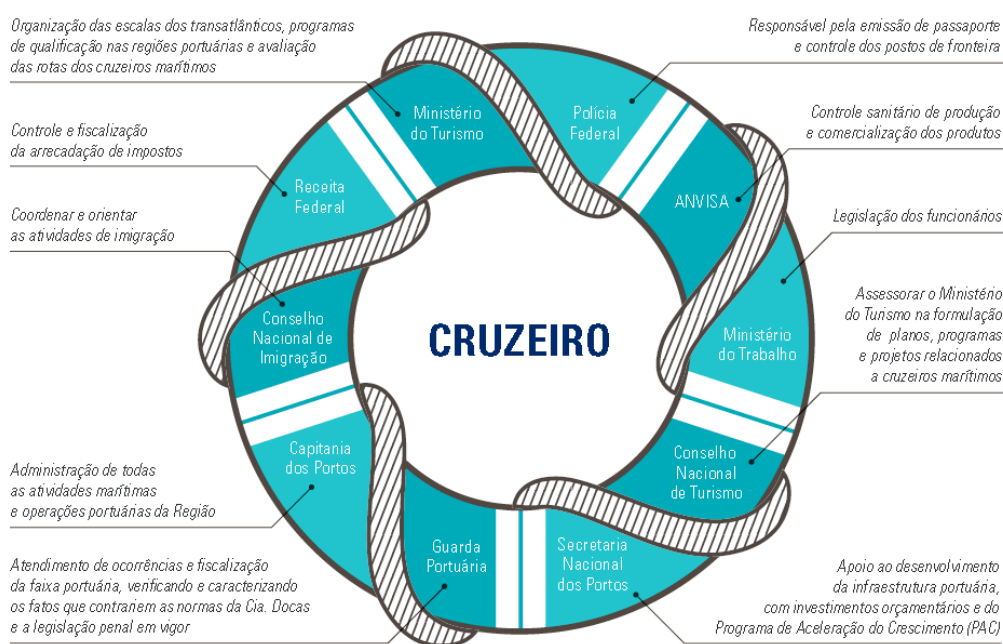


Figura 8 Agentes envolvidos na operação – ABREMAR 2014

Parte importante da gestão de relacionamento em qualquer rede de suprimentos é o processo de negociação que freqüentemente tem que ocorrer entre parceiros. Negociações em geral ocorrem porque as partes envolvidas querem conseguir algo que não conseguiriam sozinhas ou para resolver um problema ou disputa entre elas. As partes então reconhecem que há um conflito de interesse entre elas e consideram que podem exercer algum tipo de influência sobre a outra para conseguir um melhor resultado do que obteriam se simplesmente aceitassem 100% das condições oferecidas pelo outro lado (CORREA, 2010).

É característica de empresas que têm excelência em gestão de suprimentos globais que tenham processos bem definidos o processo geral de suprimento deve possuir cinco etapas para que ocorra o detalhamento dos processos em gestão de redes de suprimento (CORREA, 2010).

Etapas do Processo de Suprimento nas organizações

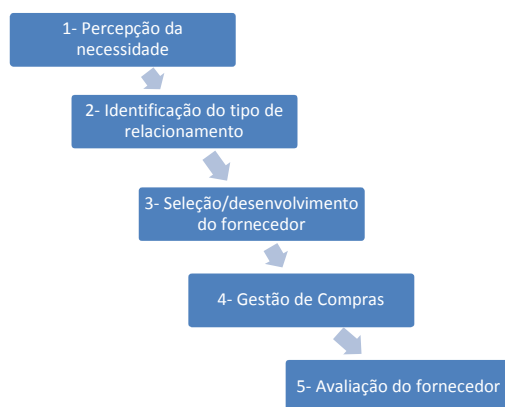


Figura 9 Processo de Suprimento

No segmento de cruzeiros marítimos os suprimentos para atender os navios em uma temporada com escalas já programadas pode se tornar algo altamente complexo, pois envolvem fabricantes, produtores locais, transportadoras, leis trabalhistas, regras de operação para operações em terminais alfandegados, importação temporária, armazenagem, movimentação, compras programadas para abastecimento, produtos substitutos, produtos cama, mesa e banho, higiene, limpeza, mobília do navio e, entre outros, o maior de todos, e objeto deste estudo, é o suprimento de alimentos para o navio de cruzeiro que em média pode ter 3000 pessoas a bordo contando com a tripulação. Multiplicando isto por 6 refeições diárias e no mínimo 3 dias de cruzeiros chegaremos aproximadamente a 20 toneladas de alimentos em consumo. A cada temporada os número de navios que os armadores MSC, Royal Caribbean e Costa colocam em águas brasileiras só aumenta o número ou a quantidade de leitos.

Estrutura Descentralizadas de Suprimentos

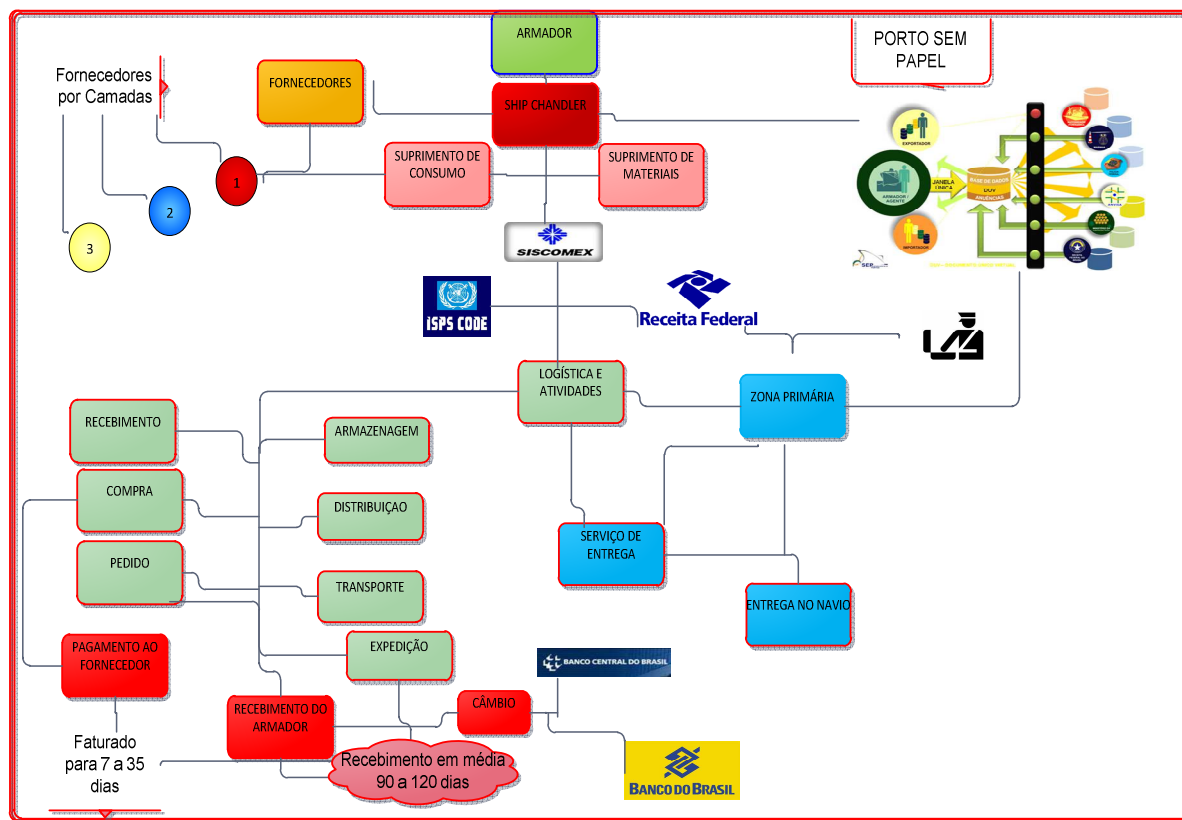


Figura 10 Estrutura descentralizada de suprimento

O fluxo de informações dentro da cadeia de suprimento na rede de empresas na prestação de serviço de cruzeiro marítimo também possui os órgãos intervenientes e reguladores conforme na Figura 11 onde é possível ver cada ator que compõe a rede.

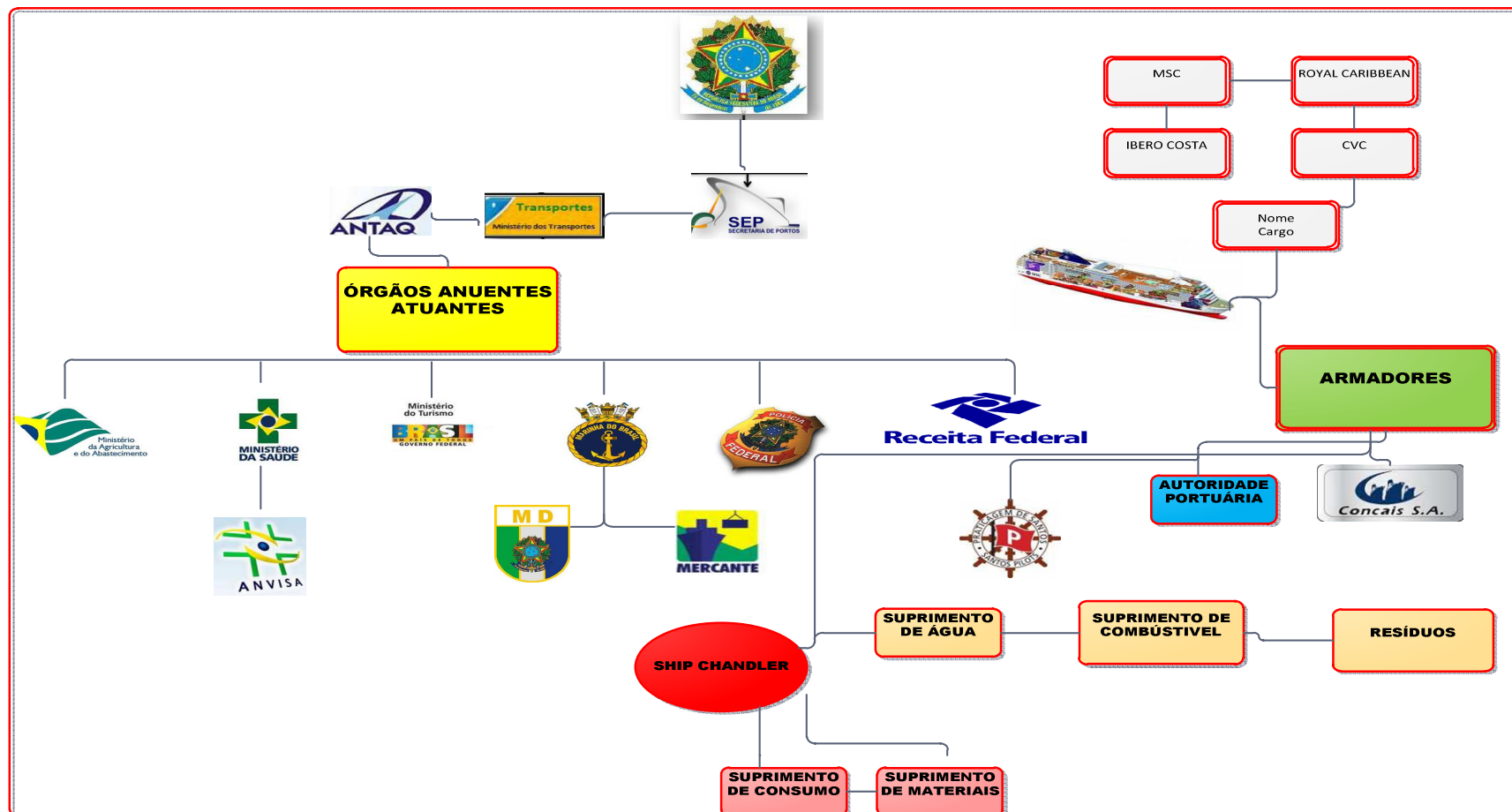


Figura 11 Integração de informações na cadeia de suprimento e seus atores

Considerações finais

Com a estabilidade e desenvolvimento econômico do Brasil empresas do setor de cruzeiros (armadores) iniciaram o processo de expansão e exploração deste serviço no Brasil que vem passando por uma reestruturação portuária a fim de atender este novo serviço novas empresas surgiram e estão surgindo a fim de atender a demanda de cruzeiros e fazer parte da rede de empresas para o setor. Com a crise na Europa a previsão é que para os próximos 3 anos o Brasil tenha um aumento de 300% nos serviços de cruzeiro isto só não foi antecipado devido a infra-estrutura atual do sistema portuário brasileiro não ter capacidade e capilaridade para atender. Como resultado da pesquisa observa-se que no segmento de bens e serviço, o papel dos intermediadores vem perdendo importância. Por esse motivo, estes devem buscar alternativas inovadoras e que agreguem real valor aos usuários de seus produtos e serviços e, assim, poderem se manter, conquistando e abrindo mercados inexplorados com os novos padrões mundiais.

Referências

- ABREMAR - FGV. Abremar. **Abremar**, 09 ago. 2012. Disponível em: <<http://www.abremar.com.br/>>. Acesso em: 08 ago. 2015.
- AMARAL, R. **Cruzeiros Marítimos**. São Paulo: Manole, 2008.
- AMARAL, R. ABREMAR. **ABREMAR**, SÃO PAULO, p. 2, FEV 2011.
- BUVIK, A. &. **Supply Chain**. Brasília: Campus, 2007.
- CARTER, H. R. **Cruises**. [S.l.]. 1993.
- CONCAIS. Terminal de Passageiros Concais. **Concais**, 07 set. 2015. Disponível em: <<http://www.concais.com/>>. Acesso em: 12 set. 2015.
- CORREA, H. L. **Gestão de Redes de Suprimento**. São Paulo: Atlas, 2010.
- SACOMANO, J. P. A. F. &. J. B. **Alianças em redes de Empresas**. São Paulo : Arte e Ciência, 2009.
- TURISMO, O. M. D. **OMT**. Organização Mundial do Turismo. [S.l.]. 2009.