



Alternância de Deadlines no Porto de Santos: O Impacto na Exportação de Café da Região Sudeste do Brasil

Brunno Zambotti Pereira – Graduando em Administração - Comércio Exterior –
UNIS/MG

E-mail: brunno.pereira@alunos.unis.edu.br

Thiago de Carvalho Faria – Professor Orientador –
UNIS/MG

E-mail: thiago.faria@professor.unis.edu.br

RESUMO

Este estudo aborda o impacto da alternância de deadlines no Porto de Santos sobre as exportações de café do Sudeste brasileiro. O objetivo principal é analisar como essas variações nos prazos de embarque afetam os custos de exportação para as empresas cafeeiras e explorar formas de mitigar esses custos adicionais. A justificativa para o trabalho baseia-se na crescente dependência do modal marítimo para as exportações de café, onde atrasos e mudanças nos prazos podem comprometer a competitividade e aumentar os custos logísticos. A metodologia adotada incluiu pesquisa bibliográfica e documental com base em livros, artigos, notícias e relatórios técnicos. A análise identificou que a modernização da infraestrutura portuária e o uso de tecnologias de agendamento podem melhorar a previsibilidade e reduzir os custos relacionados às mudanças nos prazos de exportação. A pesquisa também ressalta que a diversificação de portos e o uso de transportes intermodais podem contribuir para um fluxo logístico mais eficiente, promovendo a sustentabilidade financeira do setor cafeeiro no Brasil.



Palavras-chave: Exportação de café. Porto de Santos. Competitividade. Sustentabilidade financeira. Infraestrutura portuária.

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho aponta como a alteração dos deadlines nos portos, em especial no de Santos, influencia diretamente nas exportações de café no território brasileiro. Sendo o modal marítimo o principal modelo utilizado nas exportações de café, ou seja, problemas nesta modalidade tem impacto direto na balança comercial do Brasil, uma vez que o café não torrado, por exemplo, representa 9,0% das exportações do país.

Tal abordagem se justifica devido ao aumento de alternância destes deadlines, a partir do momento que ocorre tal situação, novos custos são gerados e muitas vezes são absorvidos pelo exportador, o que influencia diretamente na lucratividade. É importante ressaltar a importância de encontrar soluções para que estes custos não existam, ou formas de reduzi-los para que o mercado cafeeiro continue crescendo de forma saudável.

As hipóteses indicam que o Porto de Santos é eficiente e agiliza os processos de exportação sem comprometer a qualidade dos serviços. Além disso, sugere-se que ele seja a opção mais prática para exportadores do Sudeste, devido à proximidade geográfica e ao menor custo de transporte. O Porto do Rio de Janeiro, por sua vez, é visto como uma alternativa viável para reduzir os prazos na exportação de café, e a implementação de soluções específicas poderia otimizar ainda mais os serviços nesse porto, minimizando variações nos prazos de entrega.

Este estudo tem como objetivo analisar a variação de deadlines no Porto de Santos e seu impacto direto nos custos de exportação para empresas de café, explorando dados sobre essas flutuações e investigando as razões para essas mudanças. Além disso, busca-se identificar formas de mitigar os custos adicionais que essas alterações nas datas de embarque podem gerar para os exportadores de café, concluindo que a busca por soluções para esse desafio é fundamental para contribuir com o crescimento financeiramente sustentável do setor cafeeiro na região Sudeste do Brasil.



Este propósito será alcançado através de uma pesquisa bibliográfica e documental a partir de livros, artigos e notícias. O trabalho conta com esta introdução explicando os motivos de se realizar a pesquisa, posteriormente serão analisados dados de forma a entender o porquê de ocorrerem as alterações e forma de evitá-las e como isso pode influenciar na exportação de café, a fim de encontrar soluções para tais adversidades.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Serão tratados tópicos referentes aos processos de exportação, a infraestrutura dos portos, em especial o de Santos, para a exportação e suas influências no mercado cafeeiro no Sudeste do Brasil.

2.1 Processos da exportação do café

O primeiro aspecto a ser abordado são os custos e o impacto no fluxo de caixa do exportador de café. Em sua tese, Caixeta e Bartholomeu (2000) afirmam que o transporte do café ocorre majoritariamente pelas rodovias que conectam as áreas produtoras aos portos exportadores. Esse deslocamento rodoviário representa o primeiro custo significativo no processo de exportação, já que é indispensável o uso desse modal para viabilizar o envio dos grãos até o porto, onde a exportação é então formalizada.

Segundo Morais, Santana S. Filho e Andrade (2021, p. 4), "O modal rodoviário predomina dentro do transporte brasileiro, seus altos fretes e outros problemas quanto ao mesmo, não impedem de ser o modal mais utilizado dentro do país."

Para Machline (2011) o transporte de materiais, principalmente produtos para industrialização e produtos acabados, merece certa atenção dos gestores industriais, pois está diretamente relacionado ao layout e à estrutura física das instalações. Esse aspecto impacta significativamente a produtividade, a qualidade, a segurança no ambiente de trabalho e os custos operacionais.



Segundo Vieira, Pereira e Silva (2019, p. 6)

...O transporte do café, assim como a grande maioria de cargas de commodities no país, chega no Porto de Santos por via de rodovias, outro grande problema, uma vez que as estradas das capitais e de outras cidades para a baixada santista, mais especificamente a cidade de Santos, foram planejadas de modo turístico e dessa forma não apresentam segurança no transporte das cargas e nem facilidade de acesso dos veículos de transporte até o porto de Santos...

Aborda-se a seguir a Infraestrutura de transporte no modal marítimo.

2.2 Infraestrutura de transporte no modal marítimo

Sobre a infraestrutura no modal marítimo, de uma forma geral é necessário entender o porquê desta ser a mais viável e mais utilizada dentro dos processos de exportação de café. Para Lacerda (2004, p. 212) “A via marítima é a principal forma de transporte do comércio internacional, ainda que o crescimento do transporte de cargas pela via aérea esteja crescendo a taxas mais expressivas.³ Entre 1990 e 2000, a taxa anual de crescimento do transporte marítimo internacional foi de 4%. O comércio transportado pela via marítima passou de 2,5 bilhões de toneladas em 1970 para 5,9 bilhões em 2002”.

Dentro da modalidade marítima é necessário atentar em como as cargas são transportadas dentro das embarcações, ou seja, os containers que segundo pontuado pelo Siscomex consiste em um recipiente o qual a finalidade é facilitar o transporte de mercadorias de natureza variada, estes têm formas e características estabelecidas por normas (ISO 668:2013). Sendo o modelo mais comum denominado de Dry Box (*standard container*) podendo ser de 20 ou 40 pés.

Ainda sobre este processo se faz necessário o entendimento do processo conhecido como Cabotagem, que para Florentino (2010, p. 25)

...A navegação realizada entre portos do país pelo litoral ou por vias fluviais, se contrapondo à navegação de longo curso, ou seja, aquela realizada entre portos de diferentes países. É denominado, também, como transporte marítimo realizado entre dois portos da costa de um mesmo país; se a navegação ocorrer entre um porto costeiro e um



fluvial chama-se cabotagem; caso ocorra entre dois portos fluviais não é considerada cabotagem e sim navegação interior...

Aborda-se a seguir a Infraestrutura dos Portos em especial do Porto de Santos, em São Paulo.

2.3 Infraestrutura dos Portos em especial o de Santos

Vale ressaltar a importância de uma boa infraestrutura portuária para que o processo de exportação seja viabilizado e ocorra de maneira mais fluida e segura, tendo em vistas estes pontos é necessário observar questões estruturais e geográficas, objetivando uma melhor performance. Segundo o portal do Porto de Santos (2024), o Porto santista conecta as principais regiões comerciais do país, que abrange áreas primárias de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Goiás, onde concentram quase 60% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional. Isso se deve a grande rede logística que liga essas regiões por meio de rodovias, ferrovias e hidrovias.

Segundo Vieira, Pereira e Silva (2021, p. 6)

...O café percorre uma distância relativamente grande das fazendas de Minas Gerais e de São Paulo até o Porto de Santos, aproximadamente de 200 a 400 km, por onde é exportado. A carga de café chega ao porto cerca de 4 dias antes da atracação do navio, e contanto que não haja atrasos, não é cobrada a armazenagem nos berços dos portos privados pré carregamento. No entanto, o porto de Santos acumula com frequência grande fila de navios que aguardam para serem atracados. Resultado esse obtido através do longo tempo de espera dos navios, que é em média 9 dias...

Para Ziviani, Cruz e Chinelato (2011) o Brasil é dependente do transporte rodoviário para o escoamento de suas exportações, enfrenta um problema adicional no uso do modal marítimo: a deficiência na infraestrutura portuária. Esse cenário fica evidente durante as épocas de safra, quando ocorre congestionamento de caminhões nas vias de acesso ao porto de Santos, um dos principais do país, onde também é frequente o acúmulo de navios aguardando para atracar.

Em relação aos atrasos de navios, o índice de mudanças nas escalas e atrasos de embarcações carregadas com café no Porto de Santos (SP) alcançou 80% em março de 2024.



Esse percentual incluiu 90 porta-contêineres, com a maior variação registrada sendo de 39 dias entre o primeiro e o último prazo de embarque. Essas informações foram divulgadas no mais recente Boletim Detention Zero (DTZ), elaborado em parceria entre o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) e a startup de tecnologia logística ElloX Digital.

3. MATERIAIS E MÉTODOS

Conforme salientado na introdução, este trabalho objetiva analisar formas de redução de custos que são causados pelas alternâncias de deadline no porto de Santos. Tal pesquisa foi realizada por meio de um levantamento bibliográfico e análise comparativa de estudos pré-existentes sobre a exportação de café e a influência que a infraestrutura dos portos tem neste processo. Os métodos utilizados foram baseados em artigos científicos, relatórios técnicos, teses e dissertações disponíveis em bases de dados online.

De acordo com Fontelles et al. (2009), a pesquisa bibliográfica é fundamentada na análise de material previamente publicado. Este tipo de pesquisa é essencial para a construção da fundamentação teórica, pois envolve a avaliação criteriosa e sistemática de diversas fontes, incluindo livros, periódicos, documentos, textos, mapas, fotos, manuscritos e material disponível na internet. Além disso, a pesquisa bibliográfica é fundamental em todas as etapas de um protocolo de pesquisa, auxiliando na escolha do tema, definição da questão de pesquisa, determinação dos objetivos, formulação das hipóteses, fundamentação da justificativa e elaboração do relatório final.

4. ANÁLISE E DISCUSSÃO

A pesquisa realizada abordou os impactos causados pela alternância de deadlines no Porto de Santos, destacando como isso afeta diretamente a exportação de café da região Sudeste do Brasil. Este porto é fundamental para o escoamento da produção de café brasileira, que é altamente dependente do modal rodoviário para o transporte até o porto, conforme exposto por



Vieira, Pereira e Silva (2019). Nesse contexto, a infraestrutura deficiente e as frequentes mudanças nos prazos de embarque representam desafios significativos para os exportadores de café.

A alternância de deadlines no Porto de Santos implica diretamente em custos adicionais para os exportadores de café. Como apontado no estudo, o índice de atrasos e alteração de escalas em março de 2024 atingiu 80%, com variações de até 39 dias entre o primeiro e o último prazo previsto. Esse cenário de instabilidade acarreta uma série de consequências:

- Custos de armazenagem: Quando os prazos de embarque são alterados, a carga de café, que normalmente chega ao porto com antecedência, acaba ficando sujeita a custos de armazenagem que não estavam inicialmente previstos. Isso afeta diretamente o fluxo de caixa dos exportadores, conforme exemplificado por Vieira, Pereira e Silva (2021).
- Perda de competitividade: O Brasil, sendo o maior exportador mundial de café, enfrenta a concorrência de outros países produtores. A alternância de deadlines e os custos adicionais associados podem reduzir a competitividade dos produtores brasileiros no mercado internacional, já que esses custos acabam sendo repassados, total ou parcialmente, para o preço final do produto.
- Dificuldade no planejamento logístico: A inconstância nos prazos de embarque dificulta o planejamento logístico dos exportadores. Como destacado por Ziviani, Cruz e Chinelato (2011), a infraestrutura rodoviária e portuária deficiente, aliada às variações nos prazos, cria gargalos logísticos que dificultam o fluxo contínuo de mercadorias. Isso impacta não apenas a capacidade de atender aos prazos de entrega, mas também a confiança dos clientes internacionais na confiabilidade das exportações brasileiras.

Outro ponto importante é que apesar de o Porto de Santos ser o maior e mais importante terminal de exportação do Brasil, apresenta sérios desafios em termos de infraestrutura. As filas de navios, frequentemente relatadas, são um reflexo da incapacidade do porto de atender à demanda de forma eficiente. As causas dessas filas podem ser atribuídas a diversos fatores:

- Deficiências nas vias de acesso ao porto: Como mencionado por Ziviani, Cruz e Chinelato (2011), as estradas que dão acesso ao Porto de Santos não foram projetadas para suportar



o grande fluxo de caminhões. Além disso, as condições precárias das rodovias agravam os atrasos no transporte de mercadorias até o porto.

- Falta de modernização do porto: Embora o Porto de Santos seja vital para as exportações, a falta de investimentos em sua modernização contribui para os gargalos. A tecnologia de movimentação de cargas, a organização dos terminais e a gestão dos fluxos de embarcações ainda são insuficientes para atender à demanda crescente de exportações de café, especialmente durante as safras.

Vale ressaltar também que uma possível solução para minimizar os efeitos das alternâncias de deadlines no Porto de Santos seria diversificar os portos utilizados pelos exportadores de café. O Porto do Rio de Janeiro, como mencionado anteriormente, pode ser uma alternativa viável. No entanto, essa opção também apresenta limitações, como a distância maior para alguns produtores e a infraestrutura menos robusta comparada ao Porto de Santos.

Outras alternativas que poderiam ser exploradas são: uso de ferrovias, aumentar a integração das ferrovias para o transporte de café até os portos poderia reduzir os problemas causados pelo excesso de caminhões nas estradas e aumentar a eficiência logística. A intermodalidade (uso combinado de diferentes modais de transporte) poderia aliviar os gargalos logísticos e diminuir os custos totais de transporte.

Outro aspecto importante a ser analisado é a melhoria na cabotagem: O aumento do uso de cabotagem, conforme discutido por Florentino (2010), também poderia aliviar a pressão sobre o Porto de Santos, redistribuindo as cargas para outros portos ao longo da costa brasileira.

Diante dos problemas identificados, na Tabela 1 podem ser observadas algumas propostas que poderiam mitigar os custos gerados pelas alternâncias de deadlines.



Tabela 1. Propostas com o objetivo de diminuir os custos pelas alternâncias de deadlines

Proposta	Descrição
Investimentos em infraestrutura portuária	Modernizar o Porto de Santos, ampliando terminais e implementando novas tecnologias de gestão de fluxos. Melhorias incluem a expansão de capacidade de atracação e movimentação de cargas.
Previsibilidade nas operações	Desenvolver mecanismos para melhorar a previsibilidade dos prazos de embarque, como sistemas de agendamento eficientes e monitoramento de cargas com tecnologias como o Detention Zero (DTZ).
Parcerias público-privadas	Estabelecer parcerias entre setor público e privado para fomentar investimentos em infraestrutura portuária e logística, promovendo a modernização e facilitando as exportações.

Fonte: Própria autoria (2024).

Em resumo, este estudo revela que a alternância de deadlines no Porto de Santos impacta diretamente os custos e a competitividade das exportações de café no Brasil. A modernização da infraestrutura portuária e a diversificação dos portos, junto com o uso de tecnologia, são medidas essenciais para mitigar esses custos e promover a sustentabilidade do setor cafeeiro no mercado global.



5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A alternância de deadlines no Porto de Santos gera impactos significativos para os exportadores de café do Sudeste do Brasil, resultando em custos adicionais, perda de competitividade e desafios logísticos. A modernização da infraestrutura portuária e rodoviária, aliada à diversificação dos portos utilizados para exportação, são soluções que podem mitigar esses problemas. Além disso, o uso de tecnologia para aumentar a previsibilidade nas operações e a formação de parcerias público-privadas são estratégias promissoras para garantir a sustentabilidade financeira do setor cafeeiro brasileiro.

A pesquisa realizada, de caráter bibliográfico e documental, apontou a necessidade urgente de buscar soluções para os gargalos existentes no Porto de Santos. A adoção dessas medidas pode contribuir para o crescimento sustentável do setor cafeeiro no Brasil, mantendo sua posição de liderança no mercado internacional.

Alternating Deadlines at the Port of Santos: The Impact on Coffee Exports from Southeast Brazil

ABSTRACT

This study addresses the impact of deadline alternation at the Port of Santos on coffee exports from Southeast Brazil. The main objective is to analyze how these variations in shipping deadlines affect export costs for coffee companies and to explore ways to mitigate these additional costs. The rationale for the work is based on the increasing reliance on maritime transport for coffee exports, where delays and changes in deadlines can compromise competitiveness and increase logistical costs. The adopted methodology included bibliographic and documentary research based on books, articles, news, and technical reports. The analysis



identified that modernizing port infrastructure and using scheduling technologies can improve predictability and reduce costs related to changes in export deadlines. The research also highlights that diversifying ports and utilizing intermodal transport can contribute to a more efficient logistical flow, promoting the financial sustainability of the coffee sector in Brazil.

Keywords: *Coffee export. Port of Santos. Competitiveness. Financial sustainability. Port infrastructure.*

REFERÊNCIAS

CHINELATO, F. B.; CRUZ, D. B. DE; ZIVIANI, F. **Made In Brazil: O Impacto da Infraestrutura da Logística Brasileira nas Operações de Comércio Exterior.** RAD Vol.13, n.3, p.44-55. São Paulo: RAD- Revista Administração em Diálogo, 2011.

FILHO, M. A. S. S.; MORAIS, W. L. DE; ANDRADE, E. S. DE. **A Logística Cafeeira no Brasil nas Exportações pelo Porto de Santos.** São Paulo: Fatec, 2021.

FLORENTINO, M. S. **Gestão de Custo no Transporte Marítimo de Cargas no Brasil.** Itajaí: Universidade do estado do Rio de Janeiro, 2010.

FONTELLES, M. J.; SIMÕES, M. G.; FONTELLES, R. G. S. **Metodologia Da Pesquisa Científica: Diretrizes Para A Elaboração De Um Protocolo De Pesquisa.** Pará: Scientific Research Methodology: Guidelines For Elaboration Of A Research Protocol, 2009.

Gov.br - Siscomex. **Contêineres.** 2022. Disponível em:
<https://www.gov.br/siscomex/pt-br/servicos/aprendendo-a-exportar/conhecendo-tem-as-importantes-1/conteineres>. Acesso em: 21 de Junho de 2024.



LACERDA, S. M. **Transporte Marítimo de Logo Curso no Brasil e no Mundo**. V. 11, N. 21, P. 209-232. Rio de Janeiro: Revista do BNDES, 2004.

MACHINE, C. **Cinco Décadas de Logística Empresarial e Administração da Cadeia de Suprimentos no Brasil**. 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rae/a/wgnpzqtKsNSnQyCycRKh65L/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 21 de Junho de 2024.

VIEIRA, J. A. F.; PEREIRA, Y. G.; SILVA, E. J. DA. **Comércio Exterior Cafeeiro no Brasil pelo Porto de Santos 2012-2017**. São Paulo: Fatec, 2019.