



12º Congresso de Pós-Graduação

**MODELO DE LOCALIZAÇÃO DE CENTROS INTERMEDIÁRIOS EM ZONAS SECUNDÁRIAS:
UM ESTUDO DA CADEIA DA CARGA ROLL-OLL ROLL-OFF (RORO)**

Autor(es)

WELLINGTON GONCALVES

Orientador(es)

MARIA RITA PONTES ASSUMPÇÃO

Resumo Simplificado

A movimentação de cargas portuárias vem crescendo no Brasil, sobretudo nos últimos quatro anos. Em 2010, o setor movimentou aproximadamente 834 milhões de toneladas, no ano seguinte, esse número alcançou a marca de 886 milhões, atingindo em 2012, 904 milhões, chegando a casa dos 931 milhões em 2013 (ANTAQ,2013). Nesse contexto, os portos organizados têm apresentado um melhor desempenho em termos da tonelagem movimentada, porém, os Terminais de Uso Privativo (TUP) mantêm-se como os principais responsáveis pelas cargas movimentadas no Brasil (PORTO, 2011). No primeiro trimestre de 2013, 65,1% da movimentação se deu por intermédio de TUP's, enquanto que 34,8% deveram-se a operações em portos organizados (ANTAQ,2013). Entretanto, pela ótica dos armadores, os portos, terminais e centros de distribuição brasileiros ainda possuem um baixo desempenho em comparação com outros internacionais, afirma Magalhães (2010). Nos últimos vinte anos o crescimento das movimentações portuárias (bilhões de toneladas) a nível global, tem demandado investimentos constantes nos principais portos do mundo (WANG; BAI, 2012), e, com isso, segundo Fraser e Notteboom (2014) uma maior ênfase em estudos sobre a localização de terminais em zonas secundárias, deve ser realizada, devido sua importância estratégica para o desenvolvimento dos países. Com uma média de 17% do PIB brasileiro nos últimos 10 anos (ANFAVEA, 2013) as cargas roll-on roll-off (roro) tem apresentado uma demanda de distribuição crescente, e, dentro desta conjuntura, o transporte de automóveis, considerando as diversas origens e destinos, necessitam de modelos que possam auxiliar a localização de centros intermediários regionais, como forma de auxílio ao escoamento desta demanda. Contudo, conforme destaca Iannone (2012), o cenário de transportes é composto por variáveis que influenciam seu desenvolvimento sustentável. E, a partir desta visão, o autor destaca a importância de se conhecer todo o contexto que envolva as origens e destinos das cargas, desde as questões regionais e mercadológicas, aos fatores econômicos e políticos. Pelas considerações feitas, os portos nacionais enfrentam significativos desafios competitivos, que podem chegar a comprometer a sua sobrevivência no cenário global. No entanto, como as regras de concorrência nesse mercado podem ser conhecidas, estas têm uma relação de dependência com a localização dos centros de distribuição em zonas secundárias, o que não só pode permitir a continuidade do porto no mercado, como também o qualificar para aspirações mais ambiciosas na cadeia de distribuição da indústria automobilística brasileira e mundial. Assim, esse trabalho propõe investigar, como ponto central de seu desenvolvimento, a seguinte questão não resolvida: Quais são e como se relacionam os fatores e subtores para localização dos centros de distribuição em zonas secundárias sob a ótica dos usuários? E, com isso, contribuir com um método que auxilie na formulação de uma concepção de localização de centros de distribuição em zonas secundárias que considere não apenas a percepção do porto, mas que possa descobrir as prioridades dos fatores e subfatores que impulsionam os usuários a selecionarem suas alternativas de solução, e desta forma, evitar prejulgamentos.