

2

Comércio Exterior – Importância Logística

Neste capítulo abordaremos a importância do Comércio Exterior bem como a logística envolvida nas transações internacionais, através do Porto do Rio de Janeiro - RJ. Apresentaremos para tal um conjunto das determinantes envolvidas nos processos logísticos de internacionalização das empresas face à concorrência, estimulada pelos efeitos da globalização mundial.

A logística pré-disposta a cruzar fronteiras é determinante para o sucesso da conquista de novos mercados e do desenvolvimento da cadeia produtiva das empresas. Tais fatores são imperativos para a quebra de barreiras comerciais em âmbito internacional, trazendo não só o crescimento das empresas, como também do desenvolvimento sócio-econômico para o País.

“As empresas são motivadas a expandir as operações globalizadas a fim de poderem crescer e sobreviver. As operações globalizadas são também facilitadas pelo desenvolvimento de novas tecnologias e capacitações” (Bowersox & Closs, 2001, p.122).

Segundo Bowersox & Closs (2001, p.122), existem cinco fatores que levam a globalização mundial, ou como ele mesmo descreve, a um mundo sem fronteiras. Esses fatores são apresentados na Figura 1.

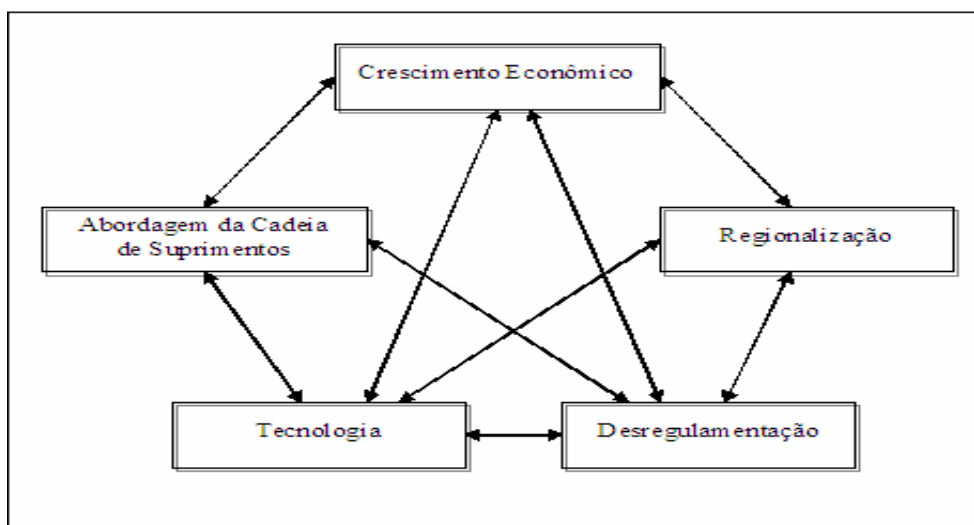


Figura 1 - Fatores para Globalização Mundial (Fonte Bowersox & Closs, 2001, p.122)

Crescimento Econômico

Diversos são os fatores econômicos que levam uma empresa a se aventurar em uma economia globalizada, tais como: escassez de recursos, capacidade ociosa, concorrência local, sazonalidade, saturação de mercado, etc.

Tais fatores podem ser vencidos com a expansão de mercado, ou seja, transportar os produtos para diferentes regiões geográficas, atravessando inclusive fronteiras para tal finalidade.

A expansão de mercado de imediato compensaria as ociosidades produtivas e os excessos de produção, levando a empresa a desenvolver processos produtivos e logísticos capacitados a nível da qualidade internacionalmente exigida.

O nível de qualidade exige das empresas que participam do processo de concorrência global a se modernizarem tecnologicamente, pois em seu bojo traz diversos benefícios às empresas e aos países em que estão estabelecidas.

Abordagem da Cadeia de Suprimentos

“Históricamente, os executivos sempre se concentraram na redução de custos de aquisição e de custos de fabricação de suas empresas. As despesas incorridas por outros membros da cadeia de suprimentos não eram, normalmente, consideradas importantes nas decisões logísticas e de fornecimento de produtos” (Bowersox & Closs, 2001, p.122).

Atualmente, por experiência de mercado, podemos concluir que a posição apresentada por Bowersox & Closs (2001) ainda pode ser encontrada na ação da maior parte dos empresários de empresas atuantes no comércio internacional. Poucas empresas olham uma exportação ou uma importação como uma cadeia, ou seja, eles agem isoladamente em cada elo, não atentando para o custo envolvido na cadeia total.

A atuação no comércio internacional sem um prévio planejamento e a falta da utilização do conceito de cadeia logística muitas das vezes inviabiliza o ingresso das empresas comercialmente no mercado internacional, devido aos altos custos incorporados entre os elos, se analisados isoladamente.

Regionalização

O fator regionalização se relaciona à importância do desenvolvimento entre regiões, procurando desenvolver economicamente a relação entre áreas geográficas com interesses em trocas produtivas. Exemplos práticos podem ser observados através de Comunidades Econômicas e Acordos Multilaterais entre países, procurando, através de um conjunto de acordos, estabelecer o crescimento econômico-social-financeiro dos envolvidos, multilateral ou bilateral.

“Esse crescimento no comércio internacional resulta de fatores como adoção de livre comércio por maior número de países, diferenças nos custos de mão-de-obra no mundo, desequilíbrios na distribuição de riqueza e fontes de matérias-primas e eficiência dos diversos sistemas logísticos em nível mundial” (Ballou, 1993, p.375).

“Para promover o comércio regional e proteger as empresas nacionais de concorrência externa, os países passaram a formalizar relacionamentos por meio de tratados” (Bowersox & Closs, 2001, p.122).

Tecnologia

Indiscutivelmente o mais importante fator que leva à globalização mundial está relacionado à aquisição e desenvolvimento tecnológico. Sistemas tecnológicos aplicados ao gerenciamento da informação e o desenvolvimento tecnológico produtivo estão determinando quais as empresas que continuam executando suas atividades no mercado.

Empresas não desenvolvidas tecnologicamente estão perdendo espaço em qualidade, tempo produtivo, gerenciamento e aplicação da informação a níveis estratégicos, além de diversos outros fatores que invariavelmente levarão a progressão econômico-financeira dos envolvidos.

Desregulamentação

“A desregulamentação de uma série de indústrias-chaves é o quinto fator que leva a um mundo sem fronteiras” (Bowersox & Closs, 2001, p.122).

Seguindo observância de Bowersox & Closs (2001), os dois principais pontos que devem ser desregulamentados são o Mercado Financeiro e os Transportes, pontos de interesse diretamente envolvidos no progresso das operações internacionais.

2.1.

Importância do Comércio Exterior

O Comércio Exterior é indiscutivelmente um dos principais fatores para o desenvolvimento sócio-econômico da nação.

Empregos são gerados, excessos produtivos são absorvidos, novas tecnologias são adquiridas, enfim, uma infinidade de benefícios podem ser adquiridos com o ingresso no comércio exterior.

O ingresso das atividades no comércio exterior deve estar fundamentado na aplicação de métodos planejados com base em uma política comercial orientada ao desenvolvimento, capacitação e controle pelo governo, das empresas que vierem a operar no mercado internacional.

Keedi (2001, p.26) realça “a importância de que se reveste o comércio exterior, e o que ele pode representar para um país e, neste momento, é considerado como a melhor saída para o Brasil para a retomada do crescimento”.

Infelizmente, a realidade que vivemos é que somente alguns setores se especializam ou se capacitam para operar no mercado internacional, enquanto outros se acomodam na esperança de que os capacitados desenvolvam fluxos de operações sem que eles se esforcem para ofertar serviços especializados.

“Se as empresas brasileiras se dedicarem exclusivamente a produzir para o mercado interno, sofrerão a concorrência das empresas estrangeiras dentro do próprio País. Por conseguinte, para manter a sua participação no mercado interno, deverão modernizar-se e tornar-se competitivas em escala internacional” (Canuto, 2003).

Aspectos competitivos e tecnológicos são essenciais para uma boa administração dos processos envolvidos no comércio internacional, porém, não podemos deixar de mencionar a importância que os chamados portões de entrada e saída de divisas proporcionam para o desenvolvimento do país e principalmente para o desenvolvimento e especialização da logística, devido à complexidade das operações envolvidas no comércio exterior.

Outro fator importante a ser abordado, principalmente quando se fala de Brasil, é o saldo na balança comercial, que pode trazer sérios problemas para a estabilização e funcionamento da economia. Infelizmente, por diversas vezes, no Brasil foram utilizadas políticas retrógradas para melhorar as contas externas.

Tais políticas buscavam a redução dos déficits através de restrições a importações, o que por sua vez diminuía o acesso à tecnologia e em alguns

casos a redução das exportações em função das dificuldades em se importar matérias-primas indispensáveis à produção.

O Gráfico 1 aborda os avanços comerciais que o Brasil vem alcançando, bem como apresenta a importância e os recordes através do desenvolvimento produtivo do país.

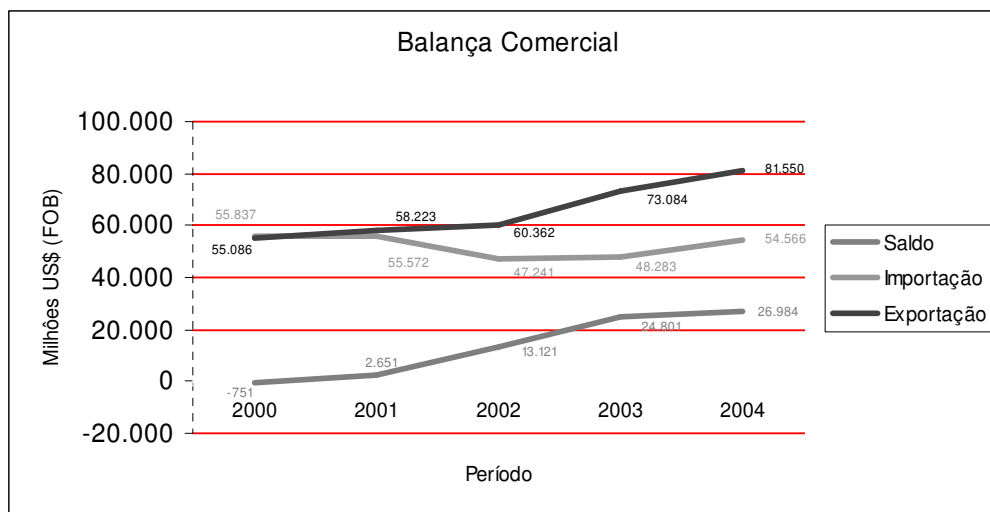


Gráfico 1 - Balança Comercial Brasileira - 2000 a 2004 - US\$ bilhões FOB – (MDIC², 2004)

Segundo MDIC (2003), a balança comercial, nos primeiros oito meses de 2003, registrou superávit de US\$ 15.132 milhões, resultado de exportações de US\$ 45.510 milhões e importações de US\$ 30.378 milhões. O saldo positivo de janeiro a agosto de 2003 é recorde histórico para o período.

Na comparação com janeiro a agosto de 2002, o aumento das exportações foi de 24,4%, pela média diária. No que se refere às importações, ocorreu retração de 2,9%.

As exportações das três categorias de produtos manufaturados (US\$ 24.442 milhões), básicos (US\$ 13.242 milhões) e semimanufaturados (US\$ 6.961 milhões) apresentaram valores recordes históricos para o período janeiro a agosto. Na comparação com janeiro a agosto de 2002, os básicos cresceram 33,5%; os semimanufaturados, 34,2%; e os manufaturados, 19,6%.

Para períodos de doze meses, a balança comercial registrou superávit recorde de US\$ 22.899 milhões. Em igual período do ano anterior, o saldo comercial foi de US\$ 7.347 milhões. As exportações somaram US\$ 68.846 milhões, valor recorde histórico para equivalentes períodos de doze meses. Sobre iguais meses do período anterior de setembro de 2001 a agosto de 2002, o aumento foi de 23,8%.

² MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

Segundo o MDIC (2003), as importações, nos mesmos meses, totalizaram US\$ 45.935 milhões, valor 4,9% inferior a setembro de 2001 a agosto de 2002, de US\$ 48.283 milhões.

“Tentar contornar o problema via redução através de políticas restritivas das importações é, portanto, um retrocesso, ou seja, o retorno a uma política que não deu certo no passado e que contraria frontalmente os fatos que demonstram a importância da expansão do comércio mundial no desenvolvimento e no aumento de bem-estar dos povos” (Coelho,1997).

Sendo assim, a redução ou a eliminação dos déficits devem ser buscados através do desenvolvimento produtivo e favorecimento das exportações, mediante programas e regras destinadas à promoção comercial dos produtos brasileiros no exterior.

Um exemplo eficaz para a visualização do que esta sendo exposto são os blocos de granito. A menos de quatro anos passados, praticamente toda a exportação de granitos se resumia a blocos de aproximadamente 16 tons. Hoje em dia, as mineradoras adquiriram tecnologia para o trabalho dos mencionados blocos, portanto na atualidade são exportados pisos, telhas e outras matérias trabalhadas.

“No entanto, a inserção cada vez maior do país na economia mundial (de forma tranqüila e segura) requer um crescimento equilibrado do comércio exterior, que, como foi visto, depende da expansão das exportações” (Coelho, 1997).

Keedi (2001, p.27), destaca que “o problema está naquilo que no Brasil já virou palavrão, e que nos causa até constrangimento a sua utilização em face do desgaste que ele já sofreu ao longo destes últimos anos, e que nos acostumamos a chamar de Custo Brasil”.

Além da questão da redução do “Custo Brasil”, podemos destacar fatores de importância para tornar o produto competitivo tanto no mercado doméstico quanto no internacional, dentre os quais podemos citar:

- Qualidade de fabricação;
- Capacitação e competência dos profissionais envolvidos nas operações internacionais;
- Excelência nos procedimentos logísticos;
 - Estratégias para a redução do tempo envolvido no processo;

- Análise minuciosa de toda operação, vislumbrando possíveis entraves na execução do processo.

“A radiografia do comércio exterior brasileiro revela uma crescente integração do País aos circuitos mundiais de comércio. Estes últimos colocam oportunidades e desafios: por um lado, oferecem oportunidades de ampliação de escalas de produção para bens exportáveis, bem como possibilidades de aquisição de equipamentos e tecnologia no exterior; por outro; estabelecem fortes desafios concorrenciais e, em vários casos, desestimuladores de produção” (Canuto, 2003).

Portanto, deve-se buscar implementar o conceito da cadeia global, ou seja, buscar a redução dos custos em todos os elos componentes do processo tanto produtivo quanto de exportação.

“Neste contexto, o comércio exterior, como instrumento pró-ativo do desenvolvimento econômico e social, fonte de geração de emprego e alicerce das modernas políticas industriais, detém posição preponderante” (Moreira, 2002).

“Inserção internacional plena, sem políticas de produção, tecnologia e comércio exterior e sem a preocupação enfática com a competitividade, redundará inexoravelmente em maior vulnerabilidade externa e sacrifício do desenvolvimento econômico. Organizar a capacitação competitiva passa a ser, pois, fator determinante” (Moreira, 2002).

Para podermos exemplificar a importância do comércio exterior no desenvolvimento do país, observamos que o Brasil é o décimo segundo PIB mundial, o vigésimo terceiro importador e o vigésimo sexto exportador.

Podemos observar que os quatro países cabeças das listas possuem as mesmas ordens nos quatro aspectos apresentados, ou seja, possuem comércio exterior representativo face ao PIB apurado.

<i>Crescimento Real do PIB, por Países - Variação Anual (%)</i>				
Colocação	País	2000	2001	2002*
1	Estados Unidos	3,8	0,3	2,2
2	Alemanha	2,9	0,6	0,5
3	Japão	2,4	-0,3	-0,5
4	Reino Unido	3,1	1,9	1,7
5	França	4,2	1,8	1,2
22	Indonésia	4,8	3,3	3,5
23	Austrália	3,1	2,6	4,0
24	BRASIL	4,4	1,4	1,5
25	Argentina	-0,8	-4,4	-16,0
26	Chile	4,4	2,8	2,2
27	Paraguai	-0,4	0,8	2,6

<i>Produto Interno Bruto, por Países – Preços Correntes (US\$ Bilhões)</i>				
Colocação	País	2000	2001	2002*
1	Estados Unidos	9.824,7	10.082,2	10.427,4
2	Japão	4.769,5	4.164,9	4.004,2
3	Alemanha	1.875,2	1.855,1	1.987,3
4	Reino Unido	1.440,9	1.422,7	1.538,1
5	China	1.079,8	1.158,7	1.240,6
10	Índia	459,9	479,6	505,1
11	Rep. Coreia	461,5	422,2	471,8
12	BRASIL	602,2	510,4	451,0
13	Países Baixos	372,0	384,4	418,4
14	Austrália	380,4	358,1	403,6
15	Rússia	259,6	310,0	345,4

<i>Exportações por Países - Em US\$ Bilhões</i>			
Colocação	País	2000	2001
1	Estados Unidos	781,1	730,8
2	Alemanha	551,8	570,8
3	Japão	479,2	403,5
4	Reino Unido	284,9	273,1
5	China	249,2	266,2
24	Tailândia	69,1	65,1
25	Austrália	63,9	63,4
26	BRASIL	55,1	58,2
27	Noruega	59,9	57,9
28	Indonésia	62,1	56,3

<i>Importações por Países - Em US\$ Bilhões</i>			
Colocação	País	2000	2001
1	Estados Unidos	1.259,3	1.180,2
2	Alemanha	497,2	492,8
3	Japão	379,5	349,1
4	Reino Unido	343,3	331,8
5	França	333,4	325,8
21	Suécia	72,9	62,6
22	Tailândia	61,9	62,1
23	BRASIL	58,5	58,3
24	Rússia	44,9	53,9
25	Irlanda	51,0	50,7
26	Índia	51,3	49,6

Tabela 1 - *Ranking Mundial* (Elaborado pelo Autor com base em dados fornecidos pelo MDIC, 2003).

“A grande evolução da economia mundial, nos últimos anos, tem deixado cada vez mais claro que o comércio exterior e os investimentos estrangeiros são básicos para o desenvolvimento das nações. Independentemente dos regimes políticos adotados, os países valem-se desses dois importantes instrumentos para acelerar a expansão das suas economias, criando riquezas e empregos” (Oliveira, 1992, p135).

2.2.

A Importância da Logística Portuária no Comércio Exterior

Serviços de apoio à realização de compra e venda de mercadorias, tais como transportes, portos, rodovias, contêineres, seguros, armazenagem e multimodalismo são fatores estratégicos para o êxito da política de comércio exterior.

Segundo Alaby (2003), “a logística é parte integrante, senão a principal variável de eficiência para o comércio exterior. A função vital da logística é abreviar tempo, evitar perdas, garantir entrega e reduzir custos”.

“Em um mundo globalizado, qualquer gasto a mais representa aumento nos preços e a conseqüente perda de clientes. Se levarmos em conta que o chamado ‘Custo Brasil’ é um sério problema para quem exporta, não se preocupar em otimizar a logística pode se tornar um erro fatal” (Alaby, 2003).

Não basta somente saber produzir, é preciso ter qualidade, preço competitivo, condição de entrega, no prazo e no local determinado pelo comprador. Por isto a importância de uma logística altamente eficiente a níveis internacionais.

“As empresas nacionais notaram há muito tempo que as despesas com movimentação de cargas têm influência direta no seu potencial competitivo”(Alaby,2003).

Por este motivo a logística portuária assume papel fundamental no desenvolvimento do transporte e sua integração em âmbito internacional.

O transporte marítimo é responsável pela maciça movimentação de cargas com destino e origem internacional. Pelos portos mundiais trafegam desde pequenas peças até modernas unidades fabris, em sua maioria sendo transportadas em contêineres, que são os principais responsáveis pela agilidade e sucesso da logística portuária.

“Nas principais rotas, a utilização dos navios de última geração obrigará que os portos concentradores tenham que se preparar para receber estes navios, sob o ponto de vista de equipamentos, infra-estrutura de abrigo, tamanho do cais e profundidades de dragagem. Também é necessária a ampliação dos sistemas de transporte rodoviário, ferroviário e navegação fluvial e de cabotagem, de forma a atender eficientemente o escoamento desta carga” (Martins & Silva,2001).

Para exemplificar a importância e a grandeza da logística portuária, a Tabela 2 apresenta os 10 maiores portos do mundo e a evolução na movimentação de contêineres.

País \ Ano	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Hong Kong (China)	12.529	13.280	14.567	14.582	16.211	18.098
Cingapura	11.830	12.950	14.120	15.100	15.945	17.090
Pusan (Coréia do Sul)	4.503	4.684	5.286	5.753	6.440	7.500
Kaohsiung (Taiwan)	5.053	5.063	5.693	6.271	6.985	7.426
Rotterdam (Holanda)	4.787	4.971	5.495	6.012	6.343	6.275
Shangai (China)	1.526	1.970	2.530	3.066	4.216	5.613
Los Angeles (EUA)	2.555	2.698	2.960	3.378	3.829	4.879
Long Beach (EUA)	2.740	3.067	3.505	4.098	4.408	4.600
Hamburgo (Alemanha)	2.890	3.054	3.337	3.547	3.738	4.248
Antuérpia (Belgica)	2.329	2.654	2.969	3.266	3.624	4.082

Tabela 2 - 10 Maiores Portos de Movimentação de Contêineres do Mundo (x1.000 TEU³) (Martins & Silva,2001).

O Gráfico 2 mostra a crescente evolução face a movimentação de contêineres pelo porto do Rio de Janeiro, desde 1993, com 86.476 contêineres, ano da Lei da Modernização dos Portos, até 2002, com 271.589 contêineres, totalizando um aumento de 214,06% na movimentação de contêineres.

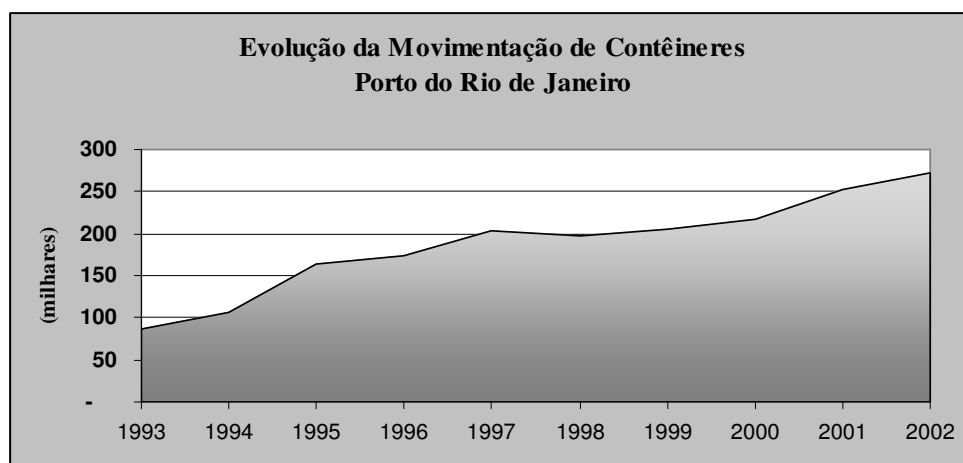


Gráfico 2 - Evolução da Movimentação de Contêineres no Porto do Rio (Elaborado pelo Autor com base nos dados fornecidos pela CDRJ⁴, 2002).

As estatísticas de movimentação do porto do Rio de Janeiro e dos dez maiores portos do mundo demonstram a importância que a logística portuária

³ TEU - Twenty Feet Equivalent Unity – Unidade de medida equivalente a 20 Pés.

⁴ CDRJ – Cia Docas do Rio de Janeiro

proporciona ao desenvolvimento dos transportes e conseqüente movimentação de cargas pelo mundo afora.

2.3.

Importância e Modernização Portuária Brasileira

“A modernização portuária do Brasil toma aspectos prioritários na medida em que o avanço tecnológico possibilitou a outros portos do mundo, entre eles os latino-americanos, reduzir custos, aprimorar serviços e apresentar alto índice de qualidade dos mesmos” (Junqueira, 2002).

Ressaltamos que a modernização e as reformas portuárias iniciaram-se com a extinção da PORTOBRÁS⁵, promotora do Sistema Portuário brasileiro, perdendo desta forma sua formatação sistêmica e o planejamento centralizado. Esta extinção incentivou a concorrência entre os portos brasileiros, na busca da melhoria de qualidade e redução dos custos envolvidos na atividade. As referidas reformas foram consolidadas através da implementação e promulgação da Lei nº 8.630, de 25/2/93, ou como denominada, “Lei de Modernização dos Portos”.

“Desde que a Lei dos Portos (Lei 8.630, 25/02/93) estabeleceu os meios para a modernização do setor portuário brasileiro, permitindo a privatização e o arrendamento de armazéns e terminais, o número médio de contêineres movimentados por hora já passou de 9 a 11 unidades para 30 a 35 em qualquer terminal de Santos e do Rio de Janeiro” (Lourenço, 2003).

Goebel (2002) cita que haviam três objetivos principais associados à implementação da Lei 8.630:

- Privatizar os portos e gerar recursos para o governo, para reduzir sua dívida mobiliária;
- Incentivar a concorrência entre os portos e terminais, de modo a reduzir custos e obter maior eficiência;
- Acabar com o monopólio dos trabalhadores portuários.

Através de seu aspecto jurídico, a Lei nº 8.630/93 dispõe sobre o regime da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias. Entre os mais significativos avanços introduzidos, podemos destacar:

⁵ PORTOBRÁS - Empresa de Portos do Brasil

- Criação dos CAP⁶;
- Extinção do monopólio das Administrações Portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos, através de operadores portuários;
- Descentralização da gestão do subsetor portuário;
- Estímulo à concorrência intra e entre portos;
- Quebra do monopólio dos sindicatos de trabalhadores portuários avulsos, onde o fornecimento e escalção da mão-de-obra para as operações portuárias passaram a serem exercidos por uma nova entidade, denominada OGMO⁷. Entidade esta formada por operadores portuários, com participação minoritária dos trabalhadores.

Diversos foram os obstáculos para a implantação dos avanços anteriormente mencionados. Entre os obstáculos, podemos destacar a dificuldade entre empresários e trabalhadores, para a adequação às novas regras, a falta de um órgão apropriado no governo federal para assumir a regulação do subsetor portuário e a resistência dos sindicatos ao OGMO.

“Na questão portuária ainda temos o problema da mão-de-obra a ser resolvido, já que os ternos⁸ utilizados para embarque e desembarque de cargas ainda apresentam uma quantidade bem maior de trabalhadores do que aquele desejado e que seria necessário às operações, o que encarece os seus custos” (Keedi, 2001, p.41).

Utilizando-se como exemplo os terminais de contêineres, que após a Lei passaram a operar com ternos reduzidos a 8/10/12 trabalhadores, podemos afirmar que ainda se encontram acima do desejado, pois é possível perceber que numa operação portuária moderna, com equipamentos como os portainers, com toda operação automatizada, tecnicamente apenas 1 trabalhador seria suficiente para operações de embarque ou desembarque.

2.3.1.

Política Portuária Brasileira

“A responsabilidade pela superestrutura, aparelhamento portuário, recuperação e conservação das instalações passou a ser da iniciativa privada. A

⁶ CAP - Conselho de Autoridade Portuária

⁷ OGMO - Órgão Gestor de Mão-de-Obra.

⁸ Ternos - Número de trabalhadores da estiva, escalados para operações portuárias

propriedade do aparelho portuário (instalações comerciais e não-comerciais), no entanto, ainda permanece com o poder público” (Goebel, 2002).

A privatização das operações portuárias nos portos públicos consolidou-se, descentralizando a administração portuária e transferindo-a aos estados ou municípios. No caso dos portos ainda sob jurisdição federal, concedeu-lhes autonomia administrativa e financeira, mantendo as funções de supervisão, controle e promoção da atividade, buscando não perder a visão sistêmica da cadeia de transporte nacional.

“As privatizações, em especial, estão provocando uma mudança gradativa da matriz de transportes no país, processo que deverá acentuar-se e tomar um impulso mais forte nos próximos anos, com os modais marítimo, aéreo e ferroviário tomando carga do transporte rodoviário, hoje ainda reinando absoluto no país” (Keedi, 2001, p.38).

O governo instituiu o Programa de Desestatização dos Portos, composto de dois subprogramas para sua execução:

- Privatização dos Serviços Portuários;
- Reestruturação das Administrações Portuárias.

Composto por várias medidas, o Programa de Privatização dos Serviços Portuários Brasileiro objetiva intensificar o arrendamento das instalações portuárias para a iniciativa privada, privilegiando o uso de operadores privados com a transferência de todos os serviços portuários. Porém, a Autoridade Portuária, entidade de natureza pública, continuará gerindo o patrimônio, promovendo o desenvolvimento portuário e controlando as demais entidades públicas e privadas atuantes no porto.

O principal objetivo almejado na criação e implantação da Autoridade Portuária é a reestruturação administrativa e organizacional das empresas que possuem o controle dos serviços portuários. Tal reestruturação busca uma maior agilidade às entidades exploradoras destes serviços, respondendo prontamente às demandas do mercado de cargas portuárias nos portos brasileiros.

A política de descentralização dos portos, através da Lei nº 9.277, promulgada em 10 de maio de 1996, autoriza a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, a "delegar a administração e exploração dos portos públicos a estados e municípios", pelo prazo máximo de 25 anos, prorrogável por igual período.

No caso de pequenos portos ou quando o estado ou o município não tiverem interesse em sua exploração, poderá haver concessão de portos públicos ao setor privado.

2.3.2.

Investimentos na Infra-Estrutura Portuária

Devemos observar que em sua maioria, os setores portuários do mundo são subvencionados pelo poder público central, regional ou local.

No caso brasileiro, a participação financeira do setor público não deve ser descartada, muito pelo contrário, há a necessidade de se aumentar o aporte financeiro ao setor portuário, principalmente na busca de tecnologia e de novos projetos para alavancagem de cunho operacional, de caráter ambiental, segurança e alguns projetos de movimentação e transporte de cargas, através da utilização sincronizada dos diversos modais, ou seja, a intermodalidade.

A tendência da política de privatizações efetuadas pelo governo é a de reduzir ao mínimo sua participação nos projetos e investimentos, transferindo praticamente toda a responsabilidade para o setor privado. A participação financeira direta do governo federal deve constituir-se na última instância, esgotadas todas as outras possibilidades. Embora, paralelamente, deva-se realizar um estudo conjunto entre governo federal, entidades públicas e privadas, na busca de uma solução para a tomada de recursos ou o aumento de sua receita própria.

2.3.3.

Concorrência Estratégica

A transferência das operações portuárias para o setor privado, com a finalidade de extinguir o monopólio da administração portuária pela União, deveu-se a promulgação da Lei nº 8.630/93. O principal objetivo da citada Lei é a criação de um mercado concorrencial entre os portos brasileiros, desta forma tornou imprescindível o estabelecimento de normas e a regulamentação das competências e atuação de cada participante do desenvolvimento e da exploração comercial dos portos brasileiros.

A referida Lei propiciou a transferência de parte do monopólio das Autoridades Portuárias para o CAP, em questões de desenvolvimento da

atividade portuária, institucionalização da competição portuária, proteção ao sistema ambiental e a formação dos preços e desempenho dos serviços portuários brasileiros.

“Um dos aspectos mais relevantes da descentralização, sem dúvida, é a instituição do CAP para exercer uma co-gestão da atividade. Através dele, a União também atua, uma vez que o seu representante no CAP ocupa cargo de presidente. Porém, sua influência é restrita, já que seu voto do bloco do poder público, compartilhado com os governos estadual e municipal” (Goebel, 2002).

Autoridades marítimas, aduaneiras, sanitárias, policiais, ambientais e de trabalho, também podem exercer funções regulatórias, com relação à atividade portuária, dentro e fora dos portos organizados.

Por sua vez, a União tem como funções regulatórias a implantação e preservação de um mercado concorrencial entre portos e a supervisão da atuação das administrações portuárias.

Podemos analisar a instituição do modelo de concorrência estabelecida com a promulgação da referida Lei sob dois aspectos. Primeiramente a “concorrência intraporto”, abrangendo as relações entre terminais de uso público e entre operadores portuários operando no cais público, ou, ainda, entre os terminais de uso público e os de uso privativo misto, localizados nos limites ou proximidades da área do porto organizado. O segundo é a “concorrência entre portos”, existente entre diferentes portos que disputam os mercados de carga de diferentes regiões dentro do país.

2.3.4.

Desempenho dos Serviços Portuários Brasileiros

O Ministério dos Transportes realizou estudos e pesquisas, entre o ano de 1997 até o ano 2000, para a avaliação do desempenho relativo aos serviços praticados nos principais portos Brasileiros.

Através de uma análise simples permitiu-se afirmar que ocorreu uma substancial alteração dos preços dos serviços portuários compreendidos nesse período.

Segundo a mesma pesquisa, os preços em dólar apresentaram forte redução, chegando a mais de 60% para a movimentação de contêineres nos portos do Rio de Janeiro e de Rio Grande e de mais de 70% para fertilizantes movimentados no porto de Santos.

Torna-se importante informar que muitas reduções ficaram acima da desvalorização da moeda nesse período, apresentando ganhos reais para o exportador e importador, reduções estas causadas em sua maioria pela instituição da competição entre as unidades portuárias.

De modo diferenciado, atuaram os fatores formadores de preços portuários. A movimentação e manuseio de diversas cargas pressionaram os preços finais médios dos serviços portuários, verificando-se uma grande redução nas tarifas portuárias.

2.4.

Principais Portos do Estado do Rio de Janeiro

Este tópico apresenta os dois principais portos possuidores de terminais de contêiner do estado do Rio de Janeiro. Tal apresentação encontra-se baseada de acordo com os dados fornecidos pela Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ através de relatos históricos e disposição da infra-estrutura portuária existente nos portos ao qual possui poder de administração.

Com referência aos dados da estrutura física dos portos do Rio de Janeiro e Sepetiba encontram-se no Apêndice 1.

2.4.1.

Porto do Rio de Janeiro

No Rio de Janeiro, mais especificamente na Baía de Guanabara, a povoação cresceu como região portuária e comercial ocupando posição estratégica no litoral sul da colônia. No século XVIII, com o desenvolvimento da mineração, o Porto do Rio de Janeiro tornou-se o principal centro exportador e importador para as vilas de Minas Gerais, por onde saíram, entre outros produtos, ouro e diamantes e entraram escravos e manufaturados.

Na década de 1870, com a construção da doca da Alfândega, surgiram os primeiros projetos para o desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro, que então funcionava por meio de instalações dispersas, compreendendo os trapiches da Estrada de Ferro Central do Brasil, da Ilha dos Ferreiros, da enseada de São Cristóvão, da Praça Mauá e os cais Dom Pedro II, da Saúde, do Moinho Inglês e da Gamboa.

Em outubro de 1890, duas empresas foram autorizadas a construir um conjunto de cais acostáveis, armazéns e alpendres. A primeira ficou responsável pela construção entre a Ilha das Cobras e o Arsenal de Marinha e a segunda desde o Arsenal de Marinha até a Ponta do Caju. Em seqüência, o governo federal contratou obras de melhoramentos que consistiam na construção, principalmente, de 3.500m de cais. Posteriormente, foram implantados o Cais da Gamboa e sete armazéns.

O Porto do Rio de Janeiro é, tradicionalmente, um dos mais importantes portos brasileiros. Sua inauguração oficial ocorreu em 20 de julho de 1910. No período de 1911 a 1922, o mesmo esteve sob o controle de capitais privados. A partir de 1923, passou a ser administrado por um órgão federal, a Companhia Brasileira de Exploração de Portos.

Em janeiro de 1936, foi constituída a autarquia federal Administração do Porto do Rio de Janeiro, que recebeu as instalações portuárias em transferência do Departamento Nacional de Portos e Navegação, vinculado ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

Em julho de 1973, era criada a Companhia Docas da Guanabara, cuja razão social foi alterada, a partir de 1975, para Companhia Docas do Rio de Janeiro.

A partir de fevereiro de 1993, com a aplicação da Lei de Modernização dos Portos, as atividades de operação portuária foram sendo gradualmente transferidas, por intermédio de contratos de arrendamento de áreas, a empresas do setor privado, constituídas para atuar sob a forma de Terminais Portuários, em moldes semelhantes aos verificados nos principais portos europeus.

Além disso, o Projeto de Revitalização Urbana da Área Portuária, que começa a se desenvolver, corresponde à primeira etapa do processo de efetiva modernização portuária do estado do Rio de Janeiro. Este empreendimento espera contar com investimentos maciços da iniciativa privada para a construção, no Porto do Rio de Janeiro, de um complexo comercial com *shopping center* e centro empresarial e cultural, em bases análogas às que reintegraram, com notável sucesso em outros países, a cidade ao porto.

Está prevista, ainda, no universo do projeto em tela, a remodelagem de áreas portuárias destinadas à operação, de maneira a dotá-las de berços de atracação mais modernos, melhores acessos terrestres e amplas retro-áreas primárias, contribuindo significativamente para a melhoria dos indicadores operacionais do Porto.

2.4.1.1.

Estrutura Administrativa

O porto é administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), e está localizado na costa oeste da baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro (RJ). Sua área de Influência abrange os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e as áreas do sudoeste de Goiás e do sul da Bahia. A área do Porto Organizado no porto do Rio de Janeiro, é constituída:

- a. Pelas instalações portuárias existentes na margem da baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro, desde a extremidade leste, no píer Mauá, inclusive, até a extremidade norte, no Cais do Caju, abrangendo todos os cais, ilhas, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazém, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências pertencentes à União, incorporadas ou não ao patrimônio do porto do Rio de Janeiro ou sob a sua guarda e responsabilidade, incluindo-se, também, a área ocupada pelo Instituto de Pesquisas Hidroviárias (INPH);
- b. Pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item "a" anterior, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público.

2.4.2.

Porto de Sepetiba

Os estudos de viabilidade para a implantação do Porto de Sepetiba datam de 1973. Todavia, ante a magnitude dos investimentos envolvidos no empreendimento, o Porto veio a ser inaugurado somente em 07 de maio de 1982, iniciando-se, então, as atividades do Terminal de Carvão e Alumina, sob a competência da Companhia Docas do Rio de Janeiro.

Com uma imensa retro-área portuária apresentando cerca de dez milhões de metros quadrados de extensão e acessos aquaviários efetivamente capazes

de atender a navios de grande porte, o Porto de Sepetiba, tem potencial para tornar-se um autêntico Complexo Portuário e Industrial, uma vez que se localiza no mais importante entorno geoeconômico do Brasil - região sudeste -, onde, num raio de pouco mais de 500 km, estão situadas empresas industriais e comerciais responsáveis pela formação de aproximadamente 70% do PIB brasileiro.