

1

Introdução

Devido a crescente globalização¹ da economia mundial, no final do século passado, os países desenvolvidos promoveram um maciço investimento em pesquisas e no desenvolvimento dos seus diversos setores da economia.

Por outro lado, nos países em desenvolvimento, entre eles o Brasil, houve uma forte tendência no aumento do fluxo de investimentos externos para a aquisição de empresas de todos os segmentos da economia local como os de telecomunicações, serviços, finanças e etc.

Na realidade, a globalização foi fundamental para que estas empresas fizessem uma reavaliação de seus processos já que, a redução de custos passou a ser considerada um dos fatores necessários para a sobrevivência de uma empresa dentro de um mercado internacional bem mais competitivo e dinâmico.

“A necessidade de redução dos custos de produção, por sua vez, fomentou o desenvolvimento tecnológico, promoveu a busca do planejamento racional dos processos e deu lugar a uma verdadeira revolução no campo do gerenciamento e das relações interpessoais dentro das empresas.” (Faria, 1998).

Com isto, a logística de distribuição passou a receber, dos setores produtivos, um tratamento diferenciado e racional já que, estoques e fretes, sempre absorveram uma grande parcela do custo logístico total.

“Planejar e coordenar a execução racional do transporte dos produtos, mensurando custos, passou a ser condição essencial para a disputa pelo consumo em um mercado aberto e competitivo.” (Faria, 1998).

“O transporte é geralmente o elemento mais importante nos custos logísticos, para a maioria das empresas. A movimentação de fretes absorve entre um e dois terços do total dos custos logísticos.” (Ballou, 1993).

1. “Globalização é a interdependência comercial entre fatores de produção em países diferentes, como resultante de esforços coletivos para produzir matérias-primas e componentes, obter serviços de montagem e distribuição a produtos que serão vendidos em qualquer lugar do planeta.” (Rodrigues, 2004).

Considerando este paradigma e, considerando que, o transporte marítimo brasileiro representa bem mais que 90% de toda a movimentação de entrada e saída de produtos de/para o estrangeiro (Vieira, 2003), a modernização do setor portuário passou a ser condição prioritária para que o Brasil continuasse inserido na economia global.

“A inexistência de fronteiras terrestres entre o Brasil e os seus principais parceiros comerciais, bem como a inadequação do modo aeroviário para o transporte de carga em grande escala determinam uma relação de forte dependência entre o comércio exterior e o sistema portuário nacional.” (Faria, 1998).

No ano de 1990, enquanto os países desenvolvidos já operavam terminais de contêineres com um alto índice de produtividade e custos bem equacionados, o Brasil, apesar de possuir uma fronteira marítima igual a 7.408 km (Rodrigues, 2004) ainda possuía poucos terminais especializados em contêineres.

Em Salvador, até o ano de 1985, as operações de embarque e descarga de contêineres eram efetuadas em qualquer um dos diversos cais² públicos existentes não havendo exclusividade ou preferência na atracação resultando, na grande maioria das vezes, na baixa produtividade operacional, constantes congestionamentos e um longo período nas operações dos navios gerando um aumento substancial dos custos e, obviamente, dos fretes marítimos. Para piorar a situação, o excesso e o despreparo da mão-de-obra portuária oneravam ainda mais os custos de movimentação de contêiner.

Desta forma, por iniciativa do setor privado, foi promulgada em 25 de fevereiro de 1993, pelo Congresso Nacional, a Lei 8.630 (ver anexo nº01) , conhecida como a Lei de modernização dos portos.

“Law 8630 was the result of two years of research and planning by a small group of experienced dock company managers, followed by a year of negotiation of the details in Congress...” (Drewry, 1997)

2. Cais: Plataforma em parte da margem de um rio ou porto de mar em que atracam os navios e se faz o embarque e a desembarque de pessoas ou mercadorias. Também conhecido como berço. (Ministério do Trabalho e Emprego, 2002)

A partir desta nova lei, inaugurou-se no país um novo modelo de investimentos para o setor, onde desaparece o Estado investidor e passa a existir a participação de investimentos privados nos portos públicos.

“Com o objetivo claramente definido de garantir melhores condições de exploração do setor portuário, visando, sobretudo, adequar os portos brasileiros para inserir o País no cenário de economia globalizada, a Lei 8.630, trouxe, decerto, avanços significativos, permitindo a formação de um novo horizonte, com expectativas bastante animadoras.” (Faria, 1998).

Todavia, passado treze anos da lei - apesar dos investimentos realizados na infraestrutura portuária que elevaram os índices de movimentação de carga, operacional e de produtividade a patamares superiores aos índices anteriores a Lei - o porto organizado de Salvador deve continuar a investir em obras de melhoria e equipamentos além de estimular a concorrência intra-porto provendo ao comércio exterior bahiano um serviço de qualidade e de baixo custo.

O trabalho em questão tem como objetivo fazer um levantamento descritivo e analítico da situação atual do porto organizado, fazer uma análise da comparativa dos índices atuais e anteriores a lei 8.630/93 e mostrar possíveis melhorias para que o porto possa continuar provendo as atividades portuárias à comunidade marítima local.

Para isto, foi utilizado como metodologia, a busca de informações em livros, publicações e Internet, além do uso do método exploratório dentro do porto organizado.

O trabalho se encontra dividido em cinco capítulos sendo que, o primeiro é introdutório. O segundo e o terceiro capítulo possuem como objetivo principal fundamentar a teoria dos assuntos relevantes a compreensão da distribuição física de mercadoria através do transporte marítimo. O quarto capítulo conceitua e fundamenta os assuntos relevantes ao setor portuário e, por último, o quinto capítulo, que possui o objetivo de descrever e analisar a realidade atual do porto, comparar os índices atuais com os anteriores a Lei 8.630/93 e descrever as principais necessidades.