2. A Relevância da Infraestrutura dos Portos

2.1. Os Portos e a Competitividade

Na década de 90, com o fim da Guerra Fria, novos países ganharam destaque no cenário internacional. O neoliberalismo trouxe consigo o livre comércio e a globalização. A chegada desses novos ideais e o aumento vertiginoso das trocas comerciais entre os países fizeram com que o transporte passasse a ter uma importância ainda maior nas economias e empresas. (WANKE, 2008).

Como a maior parte do transporte de mercadorias entre os países é realizada através do modal marítimo, os portos são, segundo Wanke (2008), um elo vital na cadeia de comércio, contribuindo positivamente para competitividade internacional de um país. Por esse motivo, autoridades portuárias, em todo o mundo, sofrem pressão para melhorar a eficiência nos portos, para que seus serviços sejam competitivos e também para suportar um crescimento econômico pautado no comércio internacional.

Antes da eclosão da crise norte-americana, que trouxe conseqüências para o mundo inteiro, havia uma tendência de crescimento e as trocas comerciais aumentavam ano após ano. O Brasil acompanhava essa tendência (ABRAHÃO e SANTOS, 2008). Conforme dados do Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC), o volume das exportações no Brasil pulou, entre 2000 e 2010, de aproximadamente US$ 55 bilhões para aproximadamente US$ 201 bilhões, um crescimento de 266%, sendo que 88% das mercadorias exportadas em 2010 utilizaram o modal marítimo. Esses dados, por si só, demonstram o grau de importância da infraestrutura portuária no Brasil e no mundo para suportar o rápido crescimento e o grande volume de movimentação de mercadorias. Nos gráficos 1, 2 e 3, podem ser observados a evolução da exportação brasileira na última década e a participação de cada via de transporte em 2010 nessas transações, tanto financeiramente quanto em volumes movimentados.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

Gráfico 1: Evolução das Exportações Brasileiras
Fonte: MDIC (ALICE WEB)

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

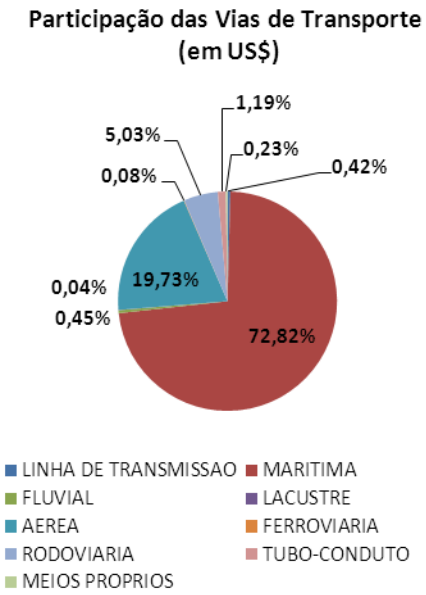

Gráfico 2: Participação em US$
Fonte: MDIC (ALICE WEB)

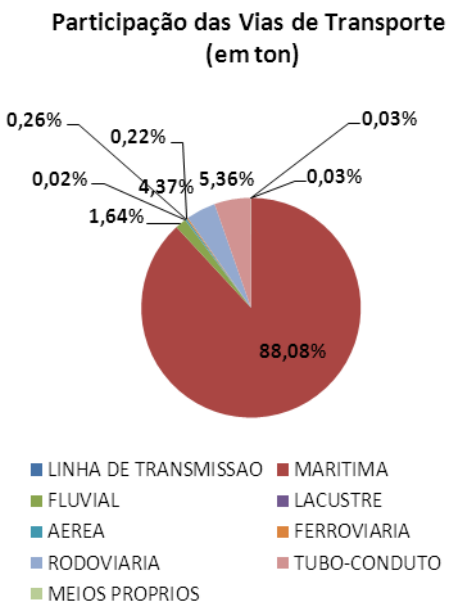

Gráfico 3: Participação em ton
Fonte: MDIC (ALICE WEB)

Tão importante quanto atender a demanda que cresceu assustadoramente é a realização da operação de forma ágil e eficiente, evitando gastos desnecessários. Segundo Porto (2007), para o bom desempenho das exportações e importações de um país, os portos precisam de vários atributos, em especial preços módicos e adequados à operação. Essa característica é imprescindível, pois a passagem da carga pelo porto implica em custos que afetam diretamente a capacidade competitiva do produto. Pode até, inviabilizar a comercialização para o exterior quando se tratam de pequenas e médias empresas, as quais, muitas vezes, não têm condições de arcar com esses valores (OLIVEIRA, 2007). Um exemplo disso são os dados divulgados pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC, 2011), onde apenas 1,9% das exportações brasileiras, em 2007, foram realizadas por micros e pequenas empresas. De acordo com Fleury (2007), os portos representam a maior oportunidade para redução dos custos de transporte. Para se ter uma idéia, a ineficiência portuária acrescenta 7% ao custo dos produtos exportados pelo Brasil, ou seja, todos os produtos nacionais poderiam chegar ao consumidor final com um valor até 7% mais baixo. Dados como esse demonstram o impacto que a operação portuária tem sobre o comércio internacional e como ela interfere na competitividade dos produtos que chegam ao mercado.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

Apesar dos recentes avanços conquistados com a Lei de Modernização dos Portos, o Brasil ainda carece de investimentos na infraestrutura portuária. Essa afirmação é comprovada quando comparamos a produtividade dos portos argentinos com os brasileiros. Os portos na Argentina movimentam em média 55 contêineres por hora, já no Brasil aproximadamente 36, de acordo com relatório da Confederação Nacional da Indústria (CNI, 2009). Esses números são ainda mais significativos, pois a participação brasileira nas mercadorias exportadas no comércio internacional, em 2009, foi três vezes maior que a argentina (Organização Mundial de Comércio, 2011). De acordo com pesquisa realizada pelo Centro de Estudos em Logística da COPPEAD/UFRJ junto às principais empresas industriais que utilizam o serviço portuário, os principais problemas nos portos brasileiros são o acesso rodoviário, infraestrutura de armazenagem, saturação, tarifas, atracação de navios e calado. O porto de Santos, o maior da América Latina, responsável por 26% do comércio exterior do Brasil, em 2007, é um exemplo do investimento insuficiente na infraestrutura portuária. "Nos últimos dez anos o movimento cresceu 136%, enquanto a área retroportuária expandiu-se apenas 27% entre 2001 e 2007. No mesmo período a extensão de berços foi de 6% e a quantidade de guindastes aumentou 79%" (CNI, 2007) A consequência dessa situação no Brasil se observa no que aconteceu antes da crise econômica, gerada pela "bolha imobiliária" americana: o colapso dos portos, longas filas de carretas, terminais operando com seus pátios 100% ocupados e navios aguardando várias horas para atracação. Esses problemas não foram novidade. Em 2005, o armador CMA CGM realizou estudo que indicava esse quadro. Neste mesmo ano, vários terminais do sul e sudeste já operavam acima de 90% da sua capacidade. (www.cma-cgm.com.br, 2011).

Para José Augusto de Castro, vice-presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), o investimento em infraestrutura é vital para o país. "É impossível prever qual seria o crescimento das exportações no Brasil com a melhora dos portos. Podem ser US$ 10 bilhões, US$ 20 bilhões ou US$ 30 bilhões." Para a economia emergente brasileira isso representaria uma maior participação no comercio exterior que, em 2009, segundo dados da Organização Mundial de Comércio (OMC), ficou em aproximadamente 1,15%.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

Os gargalos logísticos são uma preocupação do governo. O Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), lançado no mandato do ex-presidente Lula, previu investimentos em infraestrutura logística, entre 2007 e 2010, de R$ 58,3 bilhões. Esse assunto será abordado novamente mais adiante no trabalho.

2.2. A Implantação da Lei de Modernização dos Portos e seus Efeitos

Durante o Ciclo da Industrialização Forçada (1950-1980), os grandes portos brasileiros, em sua maioria, construídos pela iniciativa privada através de contratos de concessão pública, passaram a ser incorporados pelo Estado. Essa medida visava modernizar e ampliar a capacidade dos portos no Brasil. Esse processo teve como marco a constituição da Portobrás – Empresa Brasileira de Portos S.A., responsável pelo controle de todo o sistema (ALBAN, 2002).

Apesar do crescimento da capacidade portuária nesse período, o objetivo de modernização ficou bem longe do esperado. A produtividade, os custos e a qualidade da operação dos portos eram muito ruins, o que fazia com que os portos brasileiros figurassem entre os mais caros e ineficientes do mundo. A principal razão para esse quadro era a falta de competição e de investimentos. Consequências da administração Estatal que não se preocupava com questões como: custo, qualidade e produtividade. (ALBAN, 2002)

Essa falta de competição era uma característica da industrialização brasileira no século XX, através do Modelo de Substituição de Importações pretendia montar uma estrutura produtiva plena. Sendo assim, dificuldades e obstáculos para entrada de novas empresas eram interessantes. Por isso, portos caros e ineficientes deixaram de ser um problema e tornaram-se uma oportuna barreira não tarifária.

Segundo Alban (2002), o custo portuário não era tão discutido, pois o modelo era voltado ao mercado interno. Para os setores dependentes da importação para produção ou voltados para exportação eram liberadas a criação e exploração de terminais privados.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

Esse cenário começa a se modificar com crise fiscal brasileira, no final da década de 70 e início dos anos 80. O país estava altamente endividado e não tinha condições de sustentar o crescimento forçado do modelo de substituição de importações. Sendo assim, no final da década de 80, o Brasil inicia a sua abertura ao mercado externo, adotando uma nova estratégia de desenvolvimento: a Integração Competitiva. Com isso, o objetivo do Estado passa a ser uma estrutura competitiva, no lugar de uma estrutura produtiva plena (ALBAN, 2002).

Nessa mesma época, 80% das mercadorias que transitavam pelo sistema portuário brasileiro eram movimentadas nos terminais privados. Porém, eram de cargas de baixo valor agregado: granéis líquidos, sólidos e gasosos. Os outros 20%, a carga geral, eram os bens de maior valor agregado que, em sua grande maioria, eram movimentados nos grandes portos estatais (OLIVEIRA, 2007).

Segundo Alban (2002), a chegada do contêiner nas operações de transporte de mercadorias gerou grandes mudanças. As operações de embarque e desembarque, que antes levavam dias, passaram a ser feitas em horas, com maior previsibilidade. A padronização da carga possibilitou o desenvolvimento de vários equipamentos especializados que trouxeram muito mais eficiência e qualidade na movimentação. Enquanto essa intensa revolução acontecia nos portos de carga geral ao redor do mundo (CASTRO e ESPÓSITO, 1997), o sistema portuário brasileiro vivia uma fase crítica, devido à falta de investimentos do Estado. No final da década de 80, os portos brasileiros, estavam completamente ultrapassados.

Com o cenário descrito ficava evidente a necessidade de uma reformulação no setor portuário brasileiro. Havia uma forte necessidade de investimentos, os quais o Estado não era capaz de realizar, para modernizar a infraestrutura portuária e inserir o Brasil na nova realidade da operação de contêineres. Isso era vital para sustentar a nova estratégia de desenvolvimento (ALBAN, 2002).

Essas reformas começaram na década de 90 e o primeiro grande passo foi a extinção da Portobrás, em abril de 1990. Essa medida visava descentralizar o planejamento do sistema portuário, possibilitando um ambiente mais competitivo. As funções exercidas pela Portobrás de planejamento e regulação são repassadas ao Departamento Nacional de Transportes Aquaviários (DNTA) e,

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

posteriormente, a Secretaria de Transportes Aquaviários (STA). A operação portuária foi distribuída ao comando das várias Companhias Docas. Esse processo de descentralização ganhou força e culminou com a promulgação da Lei 8.630, A Lei de Modernização dos Portos, em 1993 (ALBAN, 2002).

A nova Lei buscava, principalmente, estimular a competição e por isso acabou com o conceito de Sistema Portuário Nacional. Os portos passaram a ser vistos como unidades individuais organizadas e o Estado deixou de atuar como prestador de serviços. Também houve uma reforma no modelo institucional. Em todos os portos os quais são regulados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), passaram a existir o Conselho da Autoridade Portuária (CAP), o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), a Autoridade Portuária e os Operadores Portuários (TOVAR e FERREIRA, 2006).

O CAP é composto por membros do Poder Público, operadores portuários (armador, terminais), usuários dos serviços portuários (importadores e exportadores) e trabalhadores portuários. Esse Conselho tem a função de gerir o desenvolvimento do porto. O OGMO toma o papel dos antigos sindicatos, estruturando a mão de obra portuária. A Autoridade Portuária é a responsável pela administração e exploração do porto. Esse papel é exercido, quase sempre, pelas Companhias Docas e os Operadores Portuários, responsáveis pelos serviços, como manuseio de cargas e operação de navios. A maioria desses operadores é da iniciativa privada (OLIVEIRA, 2007).

A Lei de Modernização dos Portos apontava um caminho de mudanças.

> "A demanda por mais e melhores equipamentos e instalações e um conseqüente incremento da eficiência dos serviços, bem como uma redução de custos, significavam avançar cada vez mais na privatização dos serviços portuários. O objetivo final seria a modificação completa da nossa estrutura portuária, com um novo modelo de administração e um progresso na liberalização do setor." (TOVAR e FERREIRA, 2006, p.4)

Segundo Tovar e Ferreira (2006), os principais objetivos e expectativas em relação à Lei 8.630 eram:

- Permitir a exploração da operação de movimentação portuária pelo setor privado;

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

- Promover investimentos em superestrutura, a modernização da operação, com a aquisição de equipamentos novos e mais produtivos pelo setor privado;
- Reduzir o tempo de espera e de permanência dos navios;
- Permitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privativo, antes limitado às cargas próprias;
- Promover a concorrência entre terminais e entre portos, por meio do arrendamento das instalações e de terminais a empresas privadas; e
- Adequar à quantidade de mão-de-obra na operação portuária, segundo os novos processos tecnológicos e produtivos.

Os ganhos operacionais com a Lei de Modernização dos Portos são inegáveis. A privatização dos terminais portuários gerou grandes avanços conforme ilustrado nas figuras1 e 2.

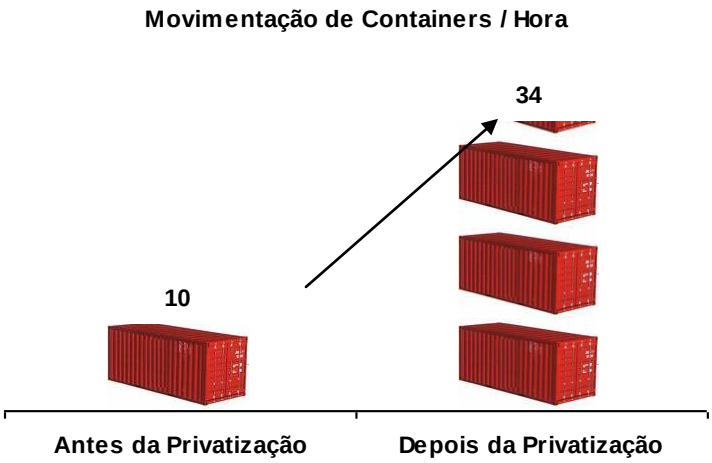

Figura 1: Aumento da produtividade
Fonte: Ilos (2005)

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

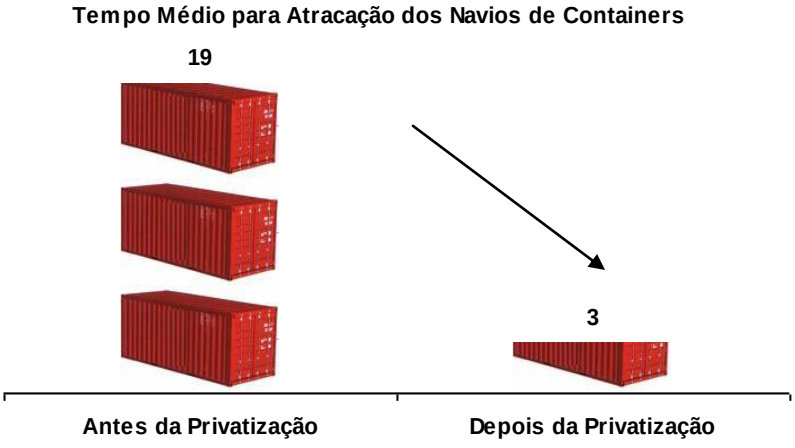

Figura 2: Queda no tempo médio de atracação
Fonte: Ilos (2005)

Observa-se um aumento de produtividade na movimentação de contêineres - melhoria de 249% - e na utilização dos navios - redução de 83% nas horas de espera para atracação - (FLEURY, 2005). Além disso, os preços dos serviços portuários reduziram entre 20 e 70%. Graças a essa modernização, que fez com que os portos deixassem de ser vistos como barreiras não-tarifárias, através do capital privado, o Brasil foi capaz de suportar o enorme crescimento nas exportações e importações nesses últimos anos. Hoje, o Brasil possui diversos terminais privativos operando no litoral e nos rios do país, do Amazonas ao Rio Grande do Sul (OLIVEIRA, 2007).

Apesar desse salto de qualidade nos portos brasileiros ainda existe uma grande necessidade de aprimoramento do sistema portuário com a finalidade de dar curso rápido e barato às mercadorias. É preciso oferecer às empresas brasileiras condições de embarque pelo menos semelhantes às dos seus concorrentes no mercado internacional. Fazendo uma comparação com Buenos Aires, os portos brasileiros possuem um custo duas vezes maior, o que demonstra o longo caminho a percorrer (OLIVEIRA, 2007).

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

2.3. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e os Investimentos em Infraestrutura

O PAC foi o principal elemento da estratégia de desenvolvimento iniciada em 2003, no primeiro mandato do presidente Lula e que terá continuidade no mandato da atual presidente Dilma Rousseff.

Com esse Programa o governo procurou criar as condições para assegurar o crescimento sustentável a médio e longo prazo no Brasil. Segundo Guido Mantega, Ministro da Fazenda, podem ser destacados entre os objetivos do PAC (www.fazenda.gov.br, 2011):

- O aumento do investimento público e privado;
- A afirmação de um novo modelo de crescimento;
- A capacitação para enfrentar os desafios da globalização e
- O resgate da visão e do planejamento de longo prazo

Para atingir esses objetivos o Programa de Aceleração do Crescimento foi organizado em quatro eixos:

- Melhora do ambiente de investimento;
- Medidas fiscais de longo prazo;
- Aperfeiçoamento do sistema tributário e
- Aumento do investimento em infraestrutura.

Em seu lançamento, em 2007, o Programa previa investir R$ 503,9 bilhões em infraestrutura, até 2010. Mesmo com a crise mundial, o montante de investimentos para esse período subiu para R$ 646 bilhões e mais R$ 502,2 bilhões foram adicionados ao programa para serem utilizados após esse período, segundo dados do Governo Federal. Esses R$ 503,9 bilhões serão divididos entre as infraestruturas energética (R$ 274,8 bilhões), social e urbana (R$ 170,8 bilhões) e logística (R$ 58,3 bilhões).

Mesmo o montante destinado a questões de infraestrutura logística sendo menor e ainda não satisfatório, esse dado confirma a preocupação do Governo

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

com os gargalos logísticos. Segundo a Associação Brasileira de Indústria de Base (ABDIB), o Brasil tem um prejuízo anual de R$ 118 bilhões causado pela deficiência em portos, rodovias e ferrovias, as dificuldades de armazenamento de produtos e licenciamento ambiental e o excesso de burocracia. O custo logístico brasileiro está em torno de 11,6% do Produto Interno Bruto, segundo estudo do Instituto Ilos.

No gráfico 4 podem ser verificados os custos logísticos brasileiros frente aos americanos.

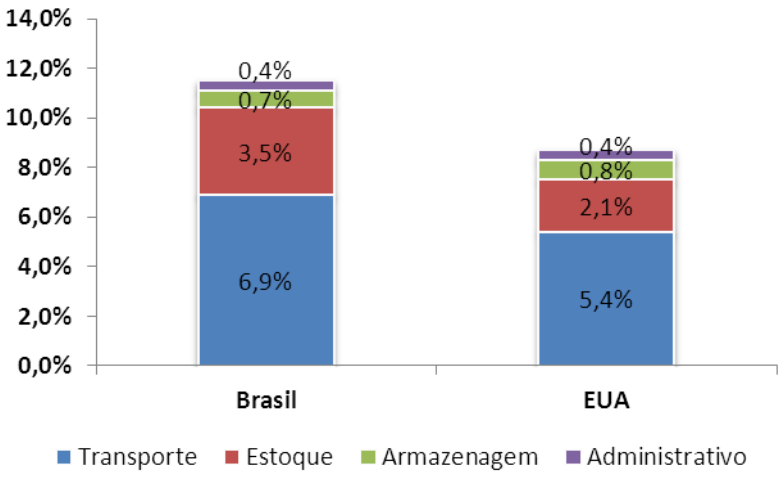

Gráfico 4: Custos logísticos
Fonte: Instituto Ilos

Esse percentual significa que para cada R$ 100,00 produzidos no Brasil, R$ 11,60 são gastos para que os produtos cheguem ao seu destino final. Isso demonstra a urgência dos investimentos em infraestrutura e o impacto que suas deficiências trazem para o crescimento econômico brasileiro (www.abdib.org.br, 2011)

No tabela 1 podem ser observados em que modais de transporte foram previstos investimentos para infraestrutura logística de acordo com dados do Governo Federal.

Essa alocação dos investimentos retrata, em parte, a matriz de transporte brasileira, onde aproximadamente 60% das cargas são transportados através do modal rodoviário, 25% pelo ferroviário e apenas 13% utilizam o modal aquaviário

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

(LIMA, 2006). Como pode ser observado, os investimentos nos portos são bem menores, totalizando R$ 2,7 bilhões nessa 1ª fase do PAC.

Segundo o ex-subsecretário de Planejamento e Desenvolvimento Portuário da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, Carlos La Selva, "o principal desafio consiste em modernizar a estrutura dos portos baseados em concepções do início do século XX."

Tabela 1: Investimentos do PAC

BRASIL

PREVISÃO DE INVESTIMENTO EM INFRA-ESTRUTURA LOGÍSTICA 2007-2010

R$ bilhões

MODAL	2007	2008 - 2010	TOTAL
Rodovias	8,1	25,3	33,4
Ferrovias	1,7	6,2	7,9
Portos	0,6	2,1	2,7
Aeroportos	0,9	2,1	3,0
Hidrovias	0,3	0,4	0,7
Marinha Mercante	1,8	8,8	10,6
TOTAL	13,4	44,9	58,3

OGU Fiscal: R$ 33 bilhões

Financiamento Público (BNDES): R$ 17 bilhões

Um dos principais problemas é a ampliação de portos, cujos arredores foram tomados pelas cidades. Para esses casos, a solução é o investimento em vias de acesso. Em pesquisa realizada pelo Centro de Estudos em Logística da COPPEAD/UFRJ, em 2008, analisando e avaliando os portos brasileiros, o acesso rodoviário foi o problema mais citado entre as empresas. A construção de novos terminais nos portos brasileiros não é prioridade no PAC.

Uma parte dos recursos, nessa primeira fase, foi investida em vias de acesso para alguns portos e outra grande fatia destinada para a dragagem de quase todos os portos públicos, possibilitando a operação de navios de maior porte. O Programa Nacional de Dragagem consumiu, aproximadamente, R$ 1,5 bilhão, no período de dezembro de 2009 a dezembro de 2011 (www.brasil.gov.br/pac,2011). Infelizmente, os investimentos não atendem todas as necessidades do sistema

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

portuário brasileiro. Segundo Oliveira (2007), o Brasil precisa de aproximadamente US$ 4 bilhões para renovar e ampliar os portos. Sendo assim, o capital privado passa a ser a única saída em curto prazo para aumentar a produtividade, qualidade e eficiência na tentativa de prover às empresas condições parecidas às dos seus concorrentes no mercado internacional.

A figura 3 e a tabela 2 apresentam os principais resultados da primeira fase do PAC relacionados aos portos e uma tabela detalhada sobre o Programa Nacional de Dragagem.

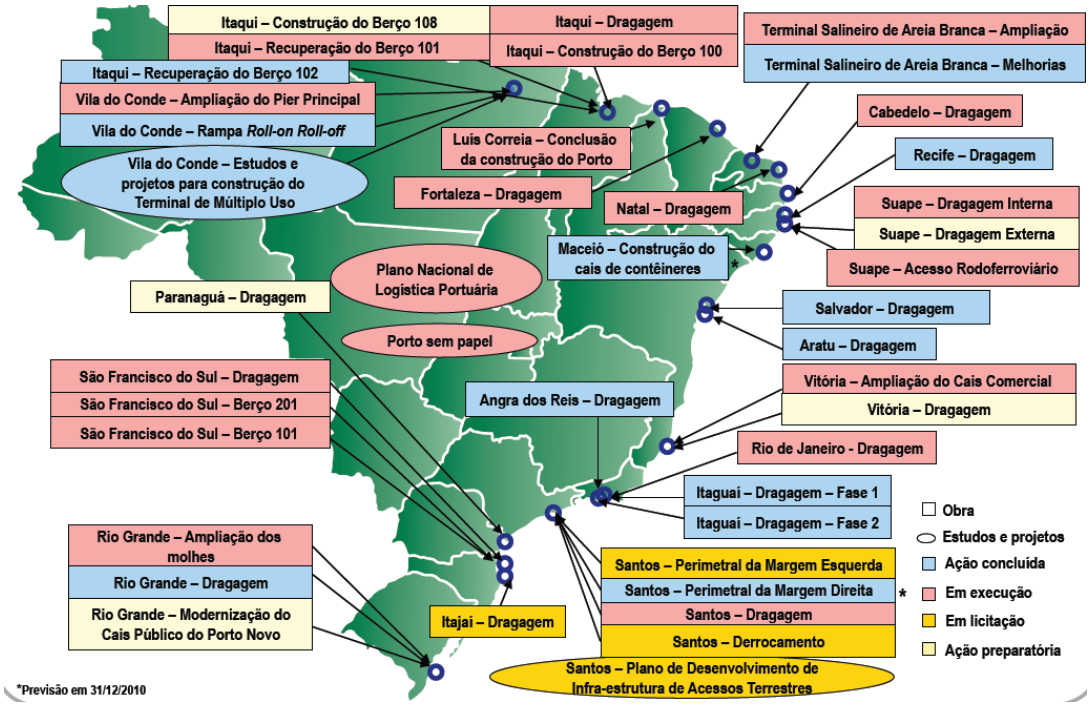

Figura 3: PAC nos portos
Fonte: www.brasil.gov.br/pac (2011)

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

Principais Resultados

Obras Concluídas

- Areia Branca/RN – Repotencialização do Terminal Salineiro de Areia Branca – 22/04/2008
- Vila do Conde/PA – Construção da Rampa *Roll-On Roll-Off* – 28/06/2009
- Itaguaí/RJ – Dragagem de Aprofundamento do Canal de Acesso – Fase 1 – 15/09/2009
- Santos/SP – Avenida Perimetral Portuária Margem Direita – Trecho 1 – 09/07/2010
- Santos/SP – Avenida Perimetral Portuária Margem Direita – Trecho 2 – 20/12/2010
- Itaqui/MA – Recuperação do Berço 102 – 30/08/2010
- Maceió/AL – Conclusão do Cais para Contêineres – 20/12/2010

Obras em Andamento – Destaques

- Rio Grande/RS – Ampliação dos molhes – 98% realizados
- São Francisco do Sul/SC – Berço 201 – 72% realizados e Berço 101 – 82% realizados
- Maceió/AL – Conclusão da Construção do Cais para Contêineres 3a fase – 98% realizados
- Vila do Conde/PA– Ampliação do Píer Principal – 27% realizados
- Areia Branca/RN – Ampliação e Adequação do Terminal Salineiro – 43% realizados
- Itaqui/MA – Construção do Berço 100 – 55% realizados

Programa Nacional de Dragagem

Obras concluídas em 6 portos

- Recife/PE – 12/12/2009, Rio Grande/RS – 20/07/2010, Angra dos Reis/RJ – 30/07/2010, Itaguaí/RJ – Fase 2 – 29/11/2010, Aratu e Salvador/BA – 30/11/2010

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

Obras em andamento em 7 portos

- Suape/PE – Canal Interno – 89%, Natal/RN – 45%, Santos/SP – Dragagem – 40%, Rio de Janeiro/RJ – 35%, São
- Francisco do Sul/SC – 34%, Fortaleza/CE – 30% e Cabedelo/PB – 12%

Licitações em andamento em Itajaí/SC e Santos/SP – derrocamento

Programa Nacional de Dragagem

Tabela 2: Programa Nacional de Dragagem

Porto	Estágio	Execução Física em 31/10/2010	Execução Física em 31/12/2010	Data de Conclusão	Modernização dos Acessos Aquaviários (PAC)			
					Profundidade	Dragagem	Derrocagem	Total Estimado R$ Milhões
					(m)	Volume Estimado (m³ mil)		
Recife/PE	Concluída	100%	100%	12/12/09	11,5	2.637	-	31,1
Aratu/BA				20/11/10	15	3.300	5	54,8
Salvador/BA				20/11/10	12 / 15	2.986	-	58,7
Itaguaí/RJ - Fase 2				24/11/10	17,5	4.900	-	94,4
Angra dos Reis/RJ				30/07/10	10	100	-	5
Rio Grande/RS				20/07/10	16 / 18	16.000	-	207,9
Suape/PE – Canal Interno	Em obra	89%	89%	28/02/11	16,5 / 11	3.900	-	105,3
Natal/RN		45%	70%	30/01/11	12,5	2.079	25	41,2
Santos/SP		40%	60%	30/06/11	15	9.135	33	151,1
Rio de Janeiro/RJ		35%	45%	30/06/11	15 / 13 / 11 / 9,5 / 9	3.500	-	159,2
S. F. do Sul/SC		34%	34%	30/08/11	14	4.258	105	115,1
Fortaleza/CE		30%	60%	30/03/11	14	5.947	-	66,7
Cabedelo/PB		12%	30%	28/02/11	11	1.996	225	47,5
Suape/PE – Canal Externo	Licitação	-	-	30/12/11	20	4.699	64	113,1
Vitória/ES				30/01/12	14	1.866	96	108,8
Santos/SP - derrocagem				30/04/12	16	-	33	30,2
Itajaí/SC				30/08/11	12 / 12,5	6.300	-	68,3
Paranaguá/PR	Ação Preparatória	-	-	30/01/12	16 / 15 / 14,5	5.300	-	53
TOTAL GERAL PND						78.903	553	1.511,4

2.4. Os Portos Brasileiros Frente aos Portos ao redor do Mundo

Os portos no Brasil enfrentam sérios problemas relacionados à infraestrutura, operação e custos. Quando se comparam dados de movimentação dos grandes portos do mundo com os brasileiros ficam evidentes a diferença e a necessidade de investimentos e de uma reformulação urgente.

O gráfico 5 apresenta os principais problemas nos portos brasileiros, segundo pesquisa realizada pelo Centro de Estudos em Logística da COPPEAD/UFRJ em 2008, considerando a opinião das empresas industriais usuárias de portos.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

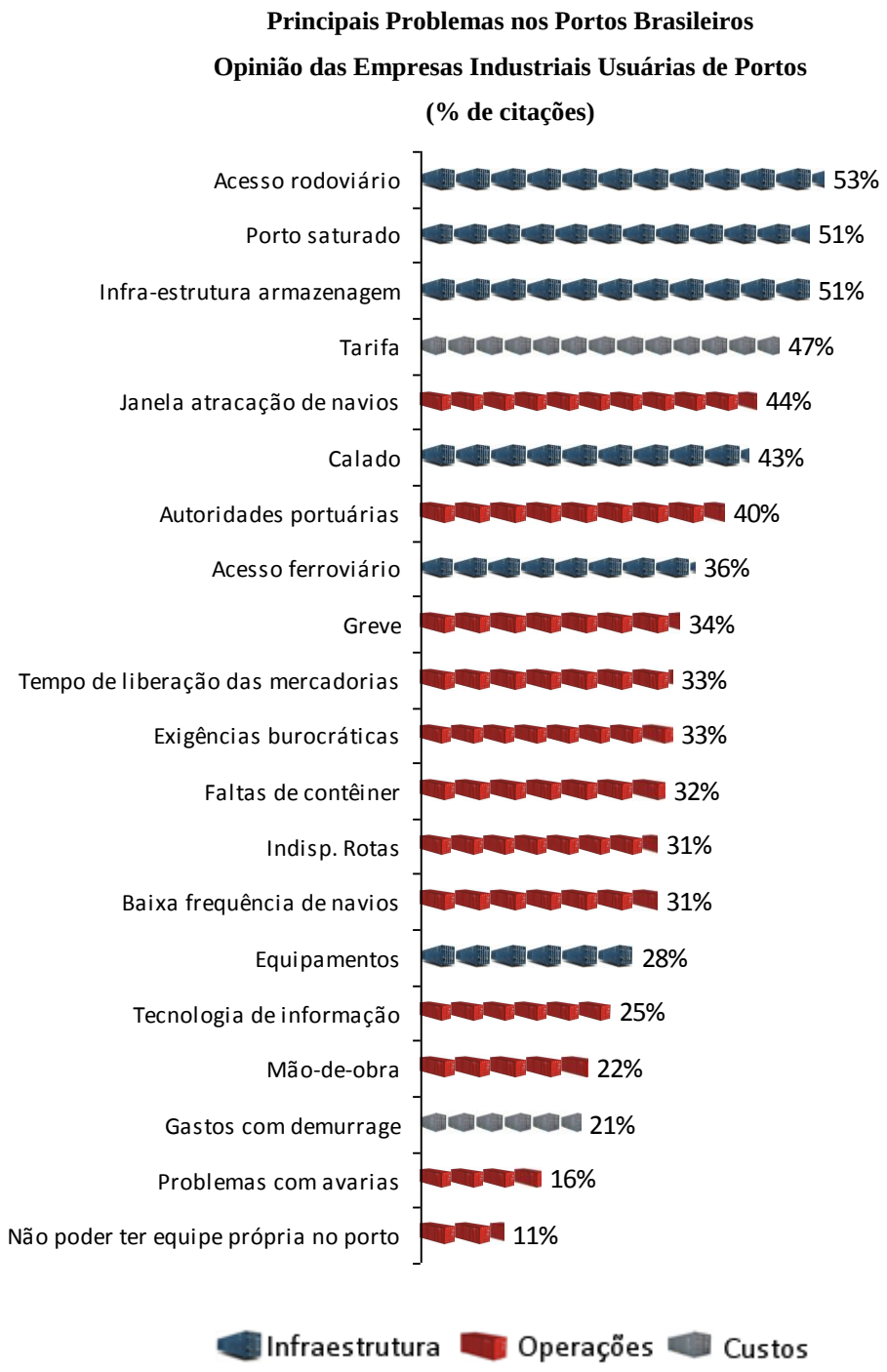

Gráfico 5: Problemas nos portos brasileiros
Fonte: Panorama dos Portos CEL/COPPEAD (2008)

"Na prática, a soma de tais problemas resulta na baixa produtividade dos portos brasileiros. O porto de Cingapura, por exemplo, movimenta cerca de 100 contêineres por hora, a um custo de US$ 70 cada um. O maior porto do Brasil, o porto de Santos, responsável por 26% das exportações brasileiras, registra uma movimentação média de 40 contêineres por hora, a um custo unitário de US$ 250." (FAYET e SEVERO, 2006, p.1)

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

O maior porto do Brasil tem um custo aproximadamente 3,5 vezes maior que o porto de Cingapura, porém com uma produtividade 60% menor. Vale lembrar, que o número de trabalhadores no porto asiático é 11 vezes menor do que no porto de Santos (FAYET e SEVERO, 2006). De que forma os produtos brasileiros chegarão com preços competitivos no mercado internacional? Não há outra saída senão reduzir a margem das empresas.

A Doing Businnes classifica os países de acordo com diversos índices. Alguns deles estão relacionados ao comércio internacional: tempo médio para exportar um contêiner, número de documentos para exportar, custo para exportar. Considerando o tempo médio para se exportar uma mercadoria, estão empatados na liderança Cingapura Dinamarca e Estônia (5 dias) e em 2º lugar estão os EUA (6 dias). O Brasil aparece na 46ª posição com 13 dias. Outro grave problema é a quantidade de documentos e exigências legais para a liberação das cargas. O Brasil é um dos países com o maior número de agentes fiscalizadores envolvidos no processo de liberação de cargas e isso acaba causando atrasos na distribuição e aumento dos custos operacionais. Nessa mesma pesquisa, os países também foram classificados baseando-se nos custos para se exportar um contêiner. O Brasil figura em 157º lugar (US$ 1.790,00) por contêiner. Hong Kong, um exemplo a ser seguido em questões portuárias, ficou em 11º (US$ 625,00). Os gráficos 6, 7, 8 e 9 ilustram o posicionamento do Brasil nesses quesitos.

Mesmo quando comparado com portos da América do Sul, o Brasil não possui papel de destaque. Estudo publicado pelo Fórum Mundial de Economia, o *Global Competitiveness Report 2009-2010*, comprova essa afirmação. Nesse estudo, os portos de 139 países compõem um ranking, com uma avaliação mínima de 1 (subdesenvolvido) até 7 (amplo e eficiente segundo os padrões internacionais), baseado na qualidade da infraestrutura portuária e o Brasil fica atrás de países como: Chile, Argentina e Equador

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

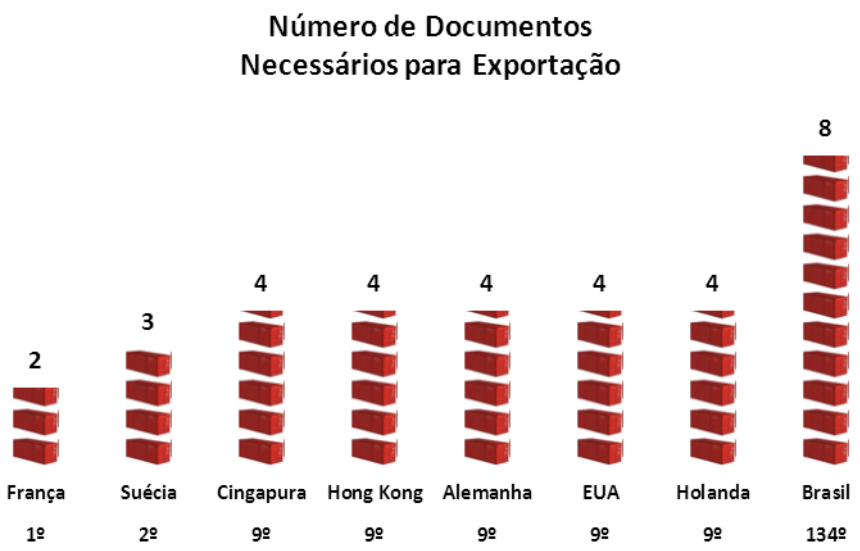

Gráfico 6: Documentos para Exportação
Fonte: *Global Competitiveness Report 2009-2010*

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA

Gráfico 7: Custos para Exportação
Fonte: Global Competitiveness Report 2009-2010

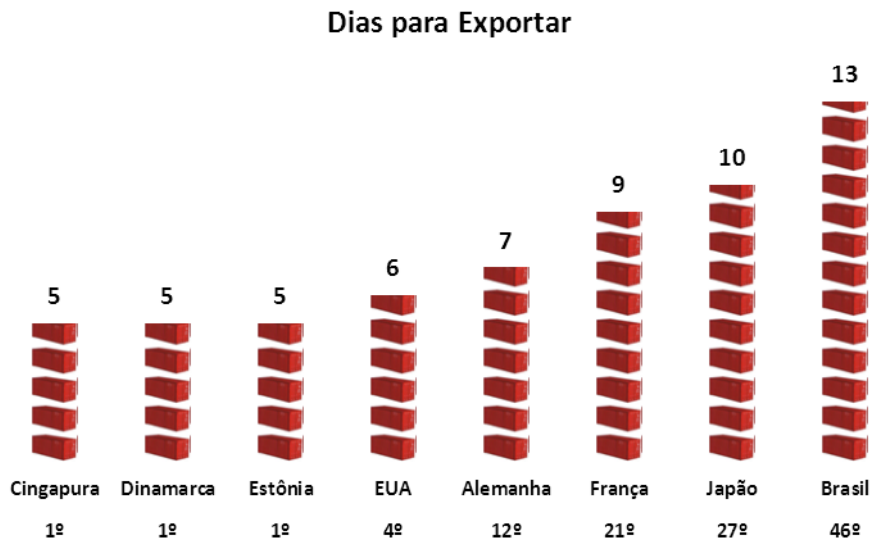

Gráfico 8: Dias para Exportação
Fonte: Global Competitiveness Report 2009-2010

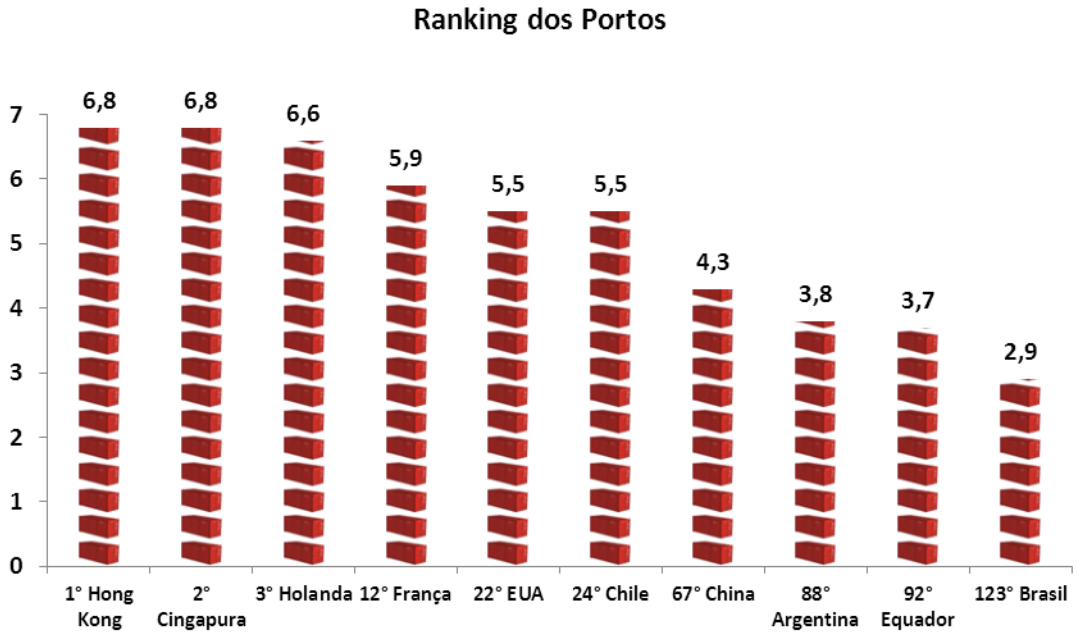

Gráfico 9: Ranking dos Portos (qualidade da infraestrutura)
Fonte: Global Competitiveness Report 2009-2010

Pesquisas como essa, demonstram a dificuldade enfrentada pelos exportadores e importadores brasileiros e o quão urgente são os investimentos nos portos do Brasil, que apesar de ter uma participação no comércio internacional maior que qualquer país da América do Sul, possui uma infraestrutura portuária de menor qualidade.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0921558/CA