

Diego Rodrigues Medeiros

-
-
-
-
-

A REFORMA PORTUÁRIA NO BRASIL: PERSPECTIVAS PARA O FUTURO

-
-
-
-
-

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador(a):CMG(RM1-FN)Cicero da Silva Santos

Rio de Janeiro

2013

DIEGO RODRIGUES MEDEIROS

-
-
-

A REFORMA PORTUÁRIA NO BRASIL: PERSPECTIVAS PARA O FUTURO

-
-
-

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador(a):CMG(RM1-FN) Cicero da Silva Santos

Titulação (Mercante/Especialista/Mestre/Doutor, etc)

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico esta monografia à meus pais, familiares, amigos e à todos aqueles que sempre acreditaram e me motivaram na realização deste projeto.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por sempre estar ao meu lado me abençoando e protegendo. À meus pais, Liliana e Leônidas, pela paciência e dedicação com que me criaram pois graças a eles hoje sou um homem íntegro e de caráter. Meus pais sempre acreditaram e tiveram muita confiança em mim, sempre me ajudaram a ultrapassar todos os obstáculos que a vida impusera, nunca permitindo que desistisse de meus objetivos, por mais complicados que pudessem parecer.

Também não poderia deixar de agradecer à todos os meus amigos que me deram força para chegar onde cheguei, sempre me apoiando e dando ânimo para seguir com meus estudos e alcançar meus objetivos.

Gostaria de agradecer todos aqueles que conheci durante minha formação na EFOMM pois foram muito importantes para mim em vários aspectos. Ajudaram-me a adquirir conhecimentos pessoais e profissionais essenciais e que levarei por toda vida. Em especial à meu orientador por sempre estar disposto a me auxiliar à todo momento.

E por fim, à minha namorada Sabrina por ter sido paciente, compreensiva, amiga e companheira para todas as horas. Amadurecemos juntos enfrentando situações adversas e fortalecemos nossos sentimentos nessa fase de nossas vidas.

“O sábio não se exhibe, por isso brilha. Ele não se faz notar, e por isso é notado. Ele não se elogia, e por isso tem mérito. E, porque não está competindo, ninguém no mundo pode competir com ele.”

(LAO TSE)

Resumo

O Brasil está atravessando uma fase de crescimento econômico, ampliação do comércio com o exterior e aumento da indústria de turismo, essas características estão associadas ao crescimento dos portos gerando a necessidade de ampliação dos mesmos, bem como a modernização e emprego de tecnologias cada vez mais eficientes com o objetivo de prover melhor logística para os navios que usufruem dos portos.

A fim de equiparar-se aos países que fazem uso em seus portos de tecnologia de ponta, o Brasil necessita de investimentos e planos de modernização com o intuito de tornar mais eficiente as operações realizadas nos portos nacionais.

Observando o crescente desenvolvimento da economia do país as iniciativas pública e privada deparam-se com a necessidade de direcionar capital para investimento nas obras de ampliação e aperfeiçoamento da infraestrutura, tecnológica e logística do porto.

Palavras-chave: Modernização, Tecnologias, Logística, Investimentos.

ABSTRACT

Brazil is going through a phase of economic growth, expansion of trade with the outside world and increased tourism industry, these characteristics are associated with the growth of ports generating the need to expand them, as well as the modernization and deployment of technologies increasingly efficient in order to provide better logistics for ships enjoy the ports.

In order to catch up to the countries that make use of its ports in technology, Brazil needs investment and modernization plans in order to make more efficient the operations performed in national ports.

Noting the growing economic development of the country's public and private initiatives are faced with the need to direct capital investment in the expansion and improvement of infrastructure, technology and logistics port.

Keywords: Modernization, Technologies, Logistics, Investment.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
CAPÍTULO 1- PORTOS BRASILEIROS E SUA EVOLUÇÃO.....	12
1.1 –Os portos no Brasil.....	12
1.2 – A evolução dos portos Brasileiros.....	14
CAPÍTULO 2 - A RECONSTRUÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA.....	16
2.1-Promef.....	16
CAPÍTULO 3 – FUNDO DA MARINHA MERCANTE.....	18
3.1 – Criação.....	18
3.2 – Situação atual.....	19
3.3 – Novos investimentos.....	20
3.3.1 - CMN inclui navios e sondas em FMM.....	20
3.3.2 - Estaleiro Eisa Alagoas.....	20
3.3.3 - Investimentos em hidrovias.....	21
CAPÍTULO 4 -LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS.....	22
4.1-Situação antes da Lei e motivação para sua criação.....	22
4.1.1 – Motivação para sua criação.....	25
4.2 – Objetivos da Lei.....	26
4.3 - Resultados e pontos positivos acarretados pela lei de modernização.....	30
CAPÍTULO 5 - O PORTO MODERNO E PERSPECTIVAS FUTURAS.....	32
5.1-A atividade portuária na evolução econômica.....	32
5.2-Plano de desenvolvimento econômico.....	33
5.3 - Perspectivas Futuras.....	35
5.3.1 - Logística dos Portos.....	35
5.4-Cidade Portuária do século XXI.....	37

5.5-Sistema EDI e implantação de plataformas de comércio eletrônico nos portos.....	37
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	39
BIBLIOGRAFIA.....	40

INTRODUÇÃO

Na época das grandes navegações, a construção de embarcações cada vez mais modernas foi fator preponderante na expansão territorial de algumas nações. Com a crescente necessidade de expansão e lucro do comércio as viagens marítimas impulsionaram ainda mais o desenvolvimento de tecnologias voltadas à navegação.

Com o advento da globalização nas últimas décadas e a integração do comércio mundial, tornou-se necessário a transformação tecnológica e organizacional do tráfego marítimo mundial. As tecnologias empregadas nos portos e estaleiros são de suma importância para atender a acelerada movimentação e demanda do comércio, onde atualmente, ocorre em sua grande maioria por meios aquaviários.

Perante ao claro cenário de desenvolvimento do Brasil em vários setores da economia, os portos nacionais são importantes e relevantes no processo de crescimento do país, haja vista a expansão nas importações e também exportações. O aumento recente no fluxo de embarcações nos portos brasileiros deve-se ao mercado de grãos e, principalmente, ao comércio petrolífero causado pelo descobrimento de imensas jazidas de petróleo abaixo da camada do pré-sal.

Visando o crescimento econômico do país, faz-se necessário o investimento buscando a reestruturação, melhoria e eficiência nas operações portuárias utilizando novas tecnologias e equiparando os portos brasileiros aos mais modernos do mundo. O desenvolvimento tecnológico dos portos e o fortalecimento da frota mercante nacional são fatores primordiais para o crescimento do país e para a conquista de espaço e respeito no cenário mundial.

Capítulo 1

PORTOS BRASILEIROS E SUA EVOLUÇÃO

1.1-Os Portos no Brasil

A história dos portos brasileiros foi caracterizada por um estreito relacionamento como poder público. O grande marco inicial da atividade portuária comercial no Brasil é o ano de 1888, quando foi outorgada a concessão do porto de Santos a investidores privados por 90 anos. Este viria a tornar-se o maior porto brasileiro no que diz respeito ao valor econômico da movimentação portuária.

Uma nova fase portuária foi criada com a presidência de Presidente Getúlio Vargas. A primeira regulamentação e sistematização da legislação portuária foi através do Decreto nº 24.447, que esclarecia e oficializava as expressões: "administração do porto", "instalação portuária" e "serviço portuário", além do decreto nº 24.511 de 22 e 29 de junho de 1934, que regulava a utilização das instalações portuárias.

"A administração do porto pode ser dependência direta do Governo Federal, ou de concessionário, ou arrendatário, a quem, por contrato, tenha sido delegada a execução daqueles serviços", segundo o parágrafo único do art. 2º do Decreto nº 24.447.

Em 1966, o Decreto-Lei 5 criou o conceito de Terminal Privativo, permitindo a "embarcadores ou terceiros... construir ou explorar instalações portuárias, desde que a construção seja realizada sem ônus para o poder público ou prejuízo para a segurança nacional e a exploração se faça para uso próprio". Esse decreto não só assegurou o monopólio da prestação de serviços de movimentação portuária aos portos públicos, como também assegurou rendas extraordinárias, através da cobrança de uma taxa sobre a movimentação de mercadorias fora do cais público, assim como sobre a utilização do porto, quando as instalações de uso privativo se situavam na área sujeita a jurisdição da administração do porto.

Até 1975, os portos públicos eram administrados pelos Estados ou por empresas concessionárias estatais ou privadas sob a autoridade regulamentar do Departamento

Nacional dos Portos e Vias Navegáveis (DNPVN). Naquele ano, foi criada pela Lei 6.222 de 10 de julho/75, a Empresa Brasileira de Portos S.A. – PORTOBRAS – com o intuito de desempenhar atividades relacionadas com a exploração, construção e administração dos portos, enfim, responsável pela gestão dos portos públicos brasileiros. Vinculada ao Ministério dos Transportes, foi encarregada da definição dos programas orçamentários, das políticas tarifárias e das disposições sobre novos investimentos. Esta centralização excessiva de domínio no poder do Estado, associada a não influência da comunidade de usuários – exportadores importadores e armadores – gerou desentendimento da matriz com relação aos custos portuários e gerando baixa produtividade da operação portuária.

A PORTOBRAS passou a controlar uma grande variedade de instituições divididas em três grandes grupos: o Sistema PORTOBRAS (Companhias Docas e portos da administração direta); as empresas concessionárias de portos (privadas e estaduais); e os terminais de uso privativo. A empresa do governo passou a administrar 25 portos, dos quais, 15 eram controlados por oito Companhias Docas e dez por ela mesma. Assim, a tão almejada descentralização não ocorreu.

A PORTOBRAS foi extinta em marco de 1990, pela lei nº 6.222, de 10 de julho gerando certo transtorno nos portos brasileiros, já que a administração dos portos também neste mesmo momento foi extinta. Com a desativação da PORTOBRAS, a política portuária brasileira passou, transitoriamente, a competência da Secretaria de Transporte Aquaviário (STA) e ao Departamento Nacional de Transporte Aquaviário (DNTA), subordinados ao Ministério dos Transportes. Determinou-se que os portos passassem a ser administrados diretamente pelas Companhias Docas Federais, outros oitos com concessionárias estaduais, um sob concessão privada e com quatro portos que já eram privados.

Foi necessário também discutir sobre a extinção de alguns órgãos que, juntamente com a PORTOBRAS, também foram eliminados, como o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviária (INPH) e a Companhia Brasileira de Dragagem (CBD).

Entre os anos de 1990 até 1997, foi aplicado nos portos o modelo de gestão de portos públicos brasileiros até a criação da Lei da modernização portuária.

1.2 A evolução dos Portos Brasileiros

Devido a multiplicidade de funções que os portos passaram a assumir, além das operações de carga e descarga, há um aspecto importante a salientar associado ao desenvolvimento portuário e a transformação ocorrida nos portos, permitindo transformá-los de centros de transporte em plataformas logísticas. Apesar dessa categorização não se basear no tamanho ou na localização geográfica do porto, nem na sua gestão pública ou privada, foi a partir da visão baseada nos três critérios seguintes que os portos vêm se desenvolvendo: a política, a estratégia e a atitude de desenvolvimento portuário; o escopo e a extensão das atividades portuárias, particularmente quanto aos aspectos associados à área de informação; e a integração da organização e das atividades portuárias.

Os portos de 1ª geração normalmente possuem seus próprios sistemas de informação, documentação e estatística e não possuem qualquer consideração quanto à compatibilidade entre os seus sistemas e aqueles dos usuários do porto. Nos portos de 2ª geração, os governos, as autoridades portuárias e os fornecedores dos serviços portuários têm uma compreensão mais ampla quanto às funções dos portos marítimos, visualizando-os como centros de serviço de transporte, industrial e comercial. Nesses portos, as diferentes atividades tornaram-se mais integradas com o aumento de volume e da rápida rotatividade da carga através de todo o porto. Nos portos de 3ª geração, os agentes econômicos têm uma compreensão e uma atitude bastante diferentes quanto ao gerenciamento e desenvolvimento de seus portos, pois os vêem como um nóculo no complexo de rede de distribuição e produção internacional, ou seja, participam mais ativamente do comércio internacional.

Uma comparação das características descritas com a visão dos administradores portuários brasileiros e, conseqüentemente, das atividades realizadas nesses locais, permite concluir que os portos brasileiros ainda se encontram num estágio entre a 1ª e a 2ª geração.

Capítulo 2

A Reconstrução da Indústria Naval Brasileira

2.1-PROMEF

As notícias do ressurgimento da indústria naval brasileira apareceram na mídia em 2004, em função de dois fatores: o lançamento da primeira etapa do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef) e o início da construção do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), o maior e mais moderno deste hemisfério.

Em 2003, o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, determina a prioridade para estaleiros locais de navios e equipamentos de exploração e produção de petróleo pela Petrobrás. A Transpetro lançou o Programa de Modernização e Expansão da Frota, licitando petroleiros de grande porte em estaleiros locais.

Os estaleiros em fase de reativação iniciaram uma fase de consolidação e expansão. Grandes grupos empresariais brasileiros investem na construção de novos estaleiros.

A necessidade de modernizar e aumentar sua frota de navios para atingir a meta de atender à Petrobrás em 100% nos navios de cabotagem e em 50% no longo curso levou a Transpetro a estruturar um programa capaz de contribuir para a consolidação de uma indústria naval moderna e competitiva. O Promef revitaliza a indústria naval, partir da encomenda de 49 navios que irão complementar a frota da Transpetro, que já conta com 52 navios, até 2014. O programa baseia-se em três premissas essenciais: construir navios no Brasil, alcançar um nível mínimo de nacionalização (65% na primeira fase e 70% na segunda), e oferecer condições para os estaleiros nacionais conquistarem competitividade em nível global.

Este é um dos principais projetos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Está gerando 15 mil empregos diretos, e este número chegará a 40 mil até a sua conclusão, além dos 160 mil empregos indiretos, totalizando 200 mil novos postos de trabalho, dentro dessas vagas, para aproximadamente 3800 tripulantes.

O Promef já teve uma primeira fase, iniciada em 2005, quando foram licitados 23 navios, sendo 10 suezmax, 5 aframax, 4 panamax e 4 navios de produtos onde foram investidos US\$ 2,5 bilhões. A segunda etapa teve licitação aberta em meados de 2009 e ainda está em andamento, prevê a construção de 26 embarcações, sendo 7 aliviadores com posicionamento dinâmico, 8 navios de produtos, 8 gaseiros e 3 navios de transporte de bunker, considerando uma compra direta do Metal Tanque VI, do Estaleiro Itajaí. A terceira fase levará em conta o aumento da produção de petróleo e gás advindos dos campos do pré-sal, a entrada em funcionamento das quatro novas refinarias do nordeste (Pernambuco, Ceará, Maranhão e Rio Grande do Norte) e do Comperj, Complexo Químico em Itaboraí, no Grande Rio.

A construção de 41 dessas embarcações já foi licitada, significando investimentos da ordem de R\$ 7 bilhões. Também serão economizados cerca de R\$ 3 bilhões anuais, gasto referente ao fretamento de embarcações estrangeiras.

Dentre as encomendas contratadas temos: Dez navios Suezmax (160.000 TPB), cinco navios Aframax (110.000 TPB), quatro navios aliviadores Suezmax DP (Posicionamento Dinâmico) e três navios aliviadores Aframax DP, no Estaleiro Atlântico Sul; quatro navios Panamax (73.000 TPB) no Estaleiro Ilha S.A.; quatro navios de produtos (48.000 TPB) no Estaleiro Mauá; três navios de bunker (combustível marítimo) da Indústria Superpesa. No dia 17 de janeiro de 2013 o navio de produtos

Rômulo Almeida entrou em operação, sua cerimônia de entrega ocorreu no Estaleiro Mauá, Niterói (RJ).

O reaquecimento da indústria naval brasileira atinge direta e indiretamente muitos setores da economia, além da forte dimensão social. Os milhares de novos empregos criados, cerca de 70 mil, transformam uma simples proposta de trabalho em uma nova perspectiva de futuro graças ao estímulo à especialização e ao aprendizado incentivado pelo Promef e pelas empresas parceiras do programa. A presidenta Dilma Rousseff reafirmou compromisso de manter o desenvolvimento do setor de construção naval brasileiro assumindo e reiterando o compromisso com a indústria naval brasileira. Eu assumo o compromisso de sempre querer melhorar o conteúdo nacional. “Nós agora temos de querer estabelecer no Brasil uma indústria de navipeças, assim como temos a indústria de autopeças”, disse Dilma, principal incentivadora da indústria naval no Governo Lula

Capítulo 3

Fundo da Marinha Mercante

3.1-Criação

O Fundo da Marinha Mercante - FMM, criado em 24 de abril de 1958 pela Lei nº. 3.381, no ambiente do programa do período Kubitschek é um fundo de natureza contábil, Destinado a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional, e para o desenvolvimento da indústria de construção, naval no País, bem como, complementarmente, para a construção de navios auxiliares e

hidrográficos ou oceanográficos para a Marinha do Brasil, objetivando o atendimento das reais necessidades e segurança do transporte hidroviário.

O fundo foi criado para subsidiar o desenvolvimento da indústria naval, onde 25% de tudo que é pago pelos importadores é arrecadado, Em média, responde por 80% da necessidade de financiamento dos projetos de construção de navios. O restante é complementado por investimentos próprios dos estaleiros.

Após uma fase de reestruturação, o FMM passou a operar como uma espécie de BNDES para o setor naval, financiando a construção de embarcações e, agora, a abertura de estaleiros a condições especiais. Os recursos vêm do Adicional de Frete da Marinha Mercante (AFMM), taxa cobrada sobre o frete no transporte marítimo.

3.2-Situação Atual

O Fundo de Marinha Mercante (FMM) espera terminar 2014 com R\$ 30 bilhões contratados em 12 anos. A estimativa foi feita pelo diretor do Fundo, Amaury Neto, que revelou que entre 2003 e 2010 já foram contratados R\$ 17,3 bilhões em 406 projetos. Em termos de desembolso, o FMM já aportou R\$ 2,1 bilhões desde 2003 em 255 projetos.

O FMM foi de suma importância para a instalação de dois estaleiros de grande porte na Bahia (estaleiros da Bahia e Paraguaçu) e em Alagoas (Estaleiro Eisa), além da ampliação de capacidade de mais quatro estaleiros de menor porte - dois no Rio Grande do Sul, um no Ceará e um na Bahia.

Outro aspecto do FMM é que o adicional do FMM à indústria naval brasileira beneficia a cadeia complementar de navieças e pode significar para o país ganhos em termos de competitividade e eficiência, onde a competitividade com outros países como a China, um volume de encomendas dessa magnitude abre para o Brasil a possibilidade de pensar o atendimento da demanda interna e também se qualificar para ser um “player” na produção de alguns tipos de barcos que o país pode, seguramente, se habilitar e se colocar no plano internacional.

No ano de 2011, o conselho do FMM, marcada para 17 de dezembro, deverá analisar 165 projetos, envolvendo recursos entre R\$ 12 bilhões e R\$ 13 bilhões. Amaury Neto garantiu que, apesar do vultoso volume de recursos envolvidos, não faltará dinheiro para por em prática os projetos.

3.3-Novos investimentos

3.3.1-CMN inclui navios e sondas em FMM

O Conselho Monetário Nacional (CMN) aprovou a inclusão de navios e sondas no rol de itens financiáveis pelo Fundo da Marinha Mercante e colocou condições vantajosas para itens com pelo menos 65% dos componentes de fabricação nacional. A medida beneficia a Petrobrás.

A inclusão dos navios e sondas foi feita a pedido do Ministério dos Transportes. Há uma demanda crescente do setor, inclusive necessidade de colocar em funcionamento 38 unidades industriais para operação do pré-sal.

No caso de itens com pelo menos 65% de conteúdo nacional, o percentual financiável é de até 90%, com taxas de juros entre 3% e 5% ao ano. Para os bens importados, o financiamento vai apenas até 20% do valor, com juros de 3,5% a 6% ao ano. O prazo de carência proposto é de quatro anos e o prazo de amortização é de até 15 anos.

3.3.2-Estaleiro Eisa Alagoas

Mais um passo para a implantação do Estaleiro Eisa Alagoas foi dado. No dia 19 de fevereiro de 2013 o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante aprovou a autorização de R\$ 2 bilhões para financiar o empreendimento, que vai gerar 10 mil

empregos diretos e outros 40 mil indiretos no município de Coruripe. O Fundo é a principal fonte de investimentos de longo prazo destinada a promover o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval no Brasil.

Técnicos do órgão estiveram reunidos com o secretário de Estado do Planejamento e do Desenvolvimento Econômico, Luiz Otavio Gomes, para anunciar que após a visita de analistas à região do empreendimento, o parecer técnico era favorável para liberação dos recursos. Na oportunidade, a equipe do Fundo da Marinha Mercante destacou o detalhamento do projeto e o empenho do Governo de Alagoas para garantir a chegada do Estaleiro.

O secretário Luiz Otavio Gomes afirmou que todos os esforços do Governo do Estado e do Grupo Synergy estarão destinados para a obtenção da licença definitiva de instalação. Trabalhando com a perspectiva de garantir a licença definitiva até o final do ano, e no primeiro semestre de 2014 lançar a pedra fundamental deste empreendimento que vai mudar a realidade de milhares de alagoanos.

3.3.3-Investimentos em hidrovias

O secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes, Marcelo Perrupato, acenou com a possibilidade de o governo federal usar parte do Fundo da Marinha Mercante para beneficiar as hidrovias brasileiras, em especial por meio de incentivos a parcerias público-privadas (PPPs).

O secretário fez a declaração durante o lançamento do Plano Nacional de Integração Hidroviária, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que apresenta cenários para as seis principais bacias hidrográficas brasileiras. O objetivo é incentivar os investimentos do setor privado.

Perrupato disse que esse plano traz as fundamentações para que esses investimentos sejam feitos. Mas, claro, será preciso pensar em formas de estimular esses investimentos. Uma alternativa poderá ser o uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante, que estão sendo aplicados quase que totalmente na área de petróleo.

O Fundo da Marinha Mercante é destinado a prover recursos para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira.

Administrado pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, o fundo tem como agentes financeiros o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Banco do Nordeste, Banco do Brasil, Banco da Amazônia e, mais recentemente, a Caixa Econômica Federal.

Os recursos têm como principal fonte de receita a arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que recai sobre o frete das mercadorias transportadas pelo modo aquaviário e desembarcadas em território brasileiro. Outras fontes de arrecadação são o Tesouro Nacional, a partir do superávit

financeiro, e amortizações e juros de empréstimos obtidos a partir da remuneração de depósitos bancários da conta única.

Capítulo 4

Lei de Modernização dos Portos

4.1-Situação antes da Lei e motivação para sua criação

A promulgação da Lei de Modernização dos Portos tem quase 20 anos, contudo, os portos no Brasil estavam em estado de verdadeiro abandono. Na década de 90, graças à imprensa, foi promovida uma intensa campanha para o grave problema portuário brasileiro. Os portos nacionais estavam em estado tão deplorável que passou a ser do conhecimento geral da sociedade.

Há uma ou duas décadas, poucas pessoas imaginavam a importância dos portos no comportamento global da economia do país. Atualmente, com a difusão do relevante assunto, os principais blocos da sociedade, inclusive na área universitária, estão cientes da importância que foi a urgente modernização dos portos para a economia do Brasil e seu desenvolvimento.

Pela falta de ação e seguindo o bom momento da economia e do comércio exterior que estavam por se recuperar após a abertura comercial de 1990, o poder público decreta uma legislação corajosa que visava à reestruturação dos terminais portuários, o progresso logístico, a retirada do poder das mãos dos temperamentais e ineficazes sindicatos de categorias, bem como a criação de órgãos gestores para bombear eficiência nas artérias laborais das estruturas aquaviárias.

Atualmente 95% das trocas comerciais internacionais dependem inteiramente da eficiência do transporte marítimo no Brasil e, portanto, do bom funcionamento dos portos. A atividade portuária sofreu grandes mudanças após o decreto da Lei nº

8.630/93 de Modernização dos Portos, que transformou por completo sua estrutura no que diz respeito à produtividade, investimentos, relações trabalhistas e tecnologia. Mesmo que não inteiramente funcional até os dias de hoje, a Lei de Modernização dos Portos foi um marco no sistema brasileiro de fluxos internacionais.

A situação dos portos nacionais no passado foi uma confirmação real de que o governo não é um bom administrador portuário. Sempre se mostrou impossibilitado de preencher com a agilidade que o setor solicita as necessidades apresentadas pelo dinamismo da atividade, e, pior, tornava ainda mais problemática à administração dos portos ao utilizá-lo como moeda política. Assim, o que se via era demasiada interferência do Estado, burocracia em excesso e falta de investimentos que modificaram nossos portos para sucatas. Essa condição originava tristeza e revolta aos que conheciam portos estrangeiros e podiam comparar com os portos brasileiros, com equipamentos obsoletos, excesso de pessoal, morosidades e greves. Iniciaram-se nas décadas de 1970 e 1980, debates chamados de "reelaboração dos espaços portuários nacionais". Começava-se a discutir a problemática dos portos, especialmente a ociosidade e os altos custos. Empresas titulares de terminais portuários de uso privado deram início a uma busca de soluções para confrontar os problemas que mais atrapalhavam suas atividades como: a cobrança excessiva de tarifas por parte das administrações portuária; o centralismo do setor portuário ditado pelo modelo gestor vigente; a independência da contraprestação de serviços e a crescente pressão monopolista das entidades sindicais de trabalhadores avulsos contra as instalações portuárias privatizadas.

Por outro lado, os investimentos do governo em obras portuárias foram diminuídos de maneira drástica durante os anos 80, e não houve ação significativa de projeto da expansão ou da modernização do setor, o que fez crescer o desconforto de empresários e usuários dos portos nacionais. Antes de 1993, definitivamente o modelo portuário nacional não atendia as necessidades mínimas que o comércio brasileiro exigia. Tarifas controladas pelo Estado, inexistência de concorrência nas operações, falta de investimento em equipamentos e em infraestrutura, tudo isso levava ao desequilíbrio das contas, o conseqüente aumento dos custos e a perda da competitividade. Para se ter uma noção da situação dos portos brasileiros anteriormente, para um navio entrar no porto de Santos, tinha que pagar aproximadamente 50 impostos, além das contribuições recolhidas por fora, um absurdo quando comparado

aos portos estrangeiros. A obsoleta e corporativa estrutura portuária brasileira também era penalizada com a sobreposição de vários órgãos voltados para determinado setor, o que provocava burocracia sufocante dos procedimentos e que apontava ainda dificuldade adicional: as transações entre mão de obra e capital se davam de forma centralizada, já que o poder de decisão incumbia a uns poucos representantes sindicais universais, que especificavam normas a todos os portos brasileiros.

As empresas que dispunham de terminais privativos não podiam operar cargas de terceiros, pois a legislação evitava a concorrência com portos públicos, mesmo que nestes, as filas de espera provocassem o consumo de divisas em sobre-estadia. Os portos brasileiros tinham o "cheiro de mofo" e burocracia; pareciam ambientes inóspitos, com muros sujos que os isolavam das cidades e desencorajava qualquer tentativa de proximidade por parte da população o conceito de porto-cidade não era aplicável nessa situação. Bem distinta do que ocorria nos terminais europeus, os portos brasileiros eram vistos como uma espécie de buraco negro na rota do comércio exterior brasileiro.

Como exemplo, entre 1990 e 1993 os portos brasileiros empregavam 45 mil pessoas e, apesar disso, em 1991 só embarcaram 320 milhões de toneladas (7.111 toneladas por empregado). Enquanto isso, o porto de Roterdã na Holanda, com seus 2 mil funcionários, movimentou 290 milhões de toneladas (145.000 toneladas por empregado). As atividades marítimas e portuárias eram administradas por varias leis e portarias.

Antes da Lei da Modernização, os portos impediam o sonho de competitividade dos produtos brasileiros pela ação do corporativismo sindical e pela ineficiência gerencial. No âmbito logístico, o trabalho nos portos marítimos não atendia parâmetros de competitividade como, ganho de tempo, redução de distâncias, tornar seus produtos mais baratos, baixar fretes no mercado interno e concorrer no mercado externo. Antes da lei, este trabalho era bastante prejudicado por falta de equipamentos necessários para fazer o trabalho logístico, por carência de pessoal qualificado para desenvolver a atividade e por falta de interesse e de investimento do governo.

Favorecimentos e privilégios costumavam ser bastante comuns. Na época, usualmente ocorria nomeação de um presidente administrativo dos portos, onde era comumente encontrado um político e não um profissional da área qualificado.

A situação dos portos brasileiros era desordenada comparada com outros portos no exterior, principalmente num mundo de crescente globalização, onde eram cada vez mais imprescindíveis transportes competitivos, capazes de colocar produtos com competência em qualquer mercado. Portanto, não ocorreu uma mudança visionária para o setor, mas havia urgentemente a necessidade de uma nova medida legal para a regulamentação do meio.

4.1.1 - Motivação da Reforma Portuária

Houveram muitas reivindicações, principalmente dos usuários dos portos, que exigiam mudanças. Os novos ares respirados pela concordância da Carta Magna em 1988, a democratização dos estabelecimentos e a globalização abasteciam terreno fértil para inovação e a esperança de um Brasil melhor. A principal comprovação para o implemento de uma reforma portuária, além da necessidade de desonerar e desobrigar o Estado em estar presente em atividades de natureza privada, era dar uma moldura mais harmônica aos portos, com o perfil do mercado a que está implantado, principalmente no que se refere à logística dos fluxos de cargas portuárias e a maior proximidade com o cliente portuário. Era urgente e necessária a reforma do sistema portuário nacional, pois a falência da estrutura portuária já se encontrava próxima. Quem primeiramente levantou a bandeira da mudança brasileira foi um grupo de empresários. Os altos custos de manuseio de cargas eram mais sentidos nos produtos de menor valor agregado como os da siderurgia brasileira e, em 1989, a situação era quase insustentável.

Com a posse do presidente Fernando Collor, o empresário Jorge Gerdau Johann Peter, que comandava o setor siderúrgico e presidia a Associação de Exportadores Brasileiros, escoltado de outros líderes, ofereceu ao presidente recém-empossado algumas idéias para reduzir os custos portuários nacionais. O então presidente concordou com as modificações propostas e sugeriu que estas poderiam ser feitas por Medidas Provisórias, mas que eles (os empresários) deveriam preparar-se para dar apoio ao governo. Com este acordo, foi criado então a Ação Empresarial Integrada (AEI), que primeiramente reuniu cinco confederações e cinco entidades de classe. A AEI tinha como finalidade "sensibilizar as autoridades na obrigação de viabilizar um novo regime jurídico para os portos nacionais" e dar ao governo o apoio de que necessitava. A AIE traçou como meta conseguir a privatização dos serviços portuários, a quebra do monopólio da mão-de-obra avulsa e a licença para os terminais privados operarem

cargas de terceiros. A partir daí, uma equipe trabalhou durante sete meses no Palácio do Planalto compondo Medidas Provisórias em total segredo. Quando a mesma encontrou-se quase pronta, aproximadamente três dias antes de sua assinatura, o serviço de inteligência da Marinha informou que o assunto havia vazado e que, se a MP fosse editada, "correria sangue nos portos". O presidente Collor então resolveu transformá-la em projeto de lei e remeter (no início de 1991) a Câmara Federal.

O Poder Executivo com o Projeto de Lei nº 08/91 conduziu a apreciação do Legislativo o programa de reestruturação do Sistema Portuário Nacional como saída para a crise que o setor atravessava e estabelecia uma das bandeiras da política econômica de cunho liberal com o qual, o Governo Collor almejava superar a grave crise econômica, política e social que o Brasil atravessava. O Projeto de Lei 08/91, que aprovado transformou-se na Lei 8.630, representou uma forte mudança no papel do Estado no subsetor portuário.

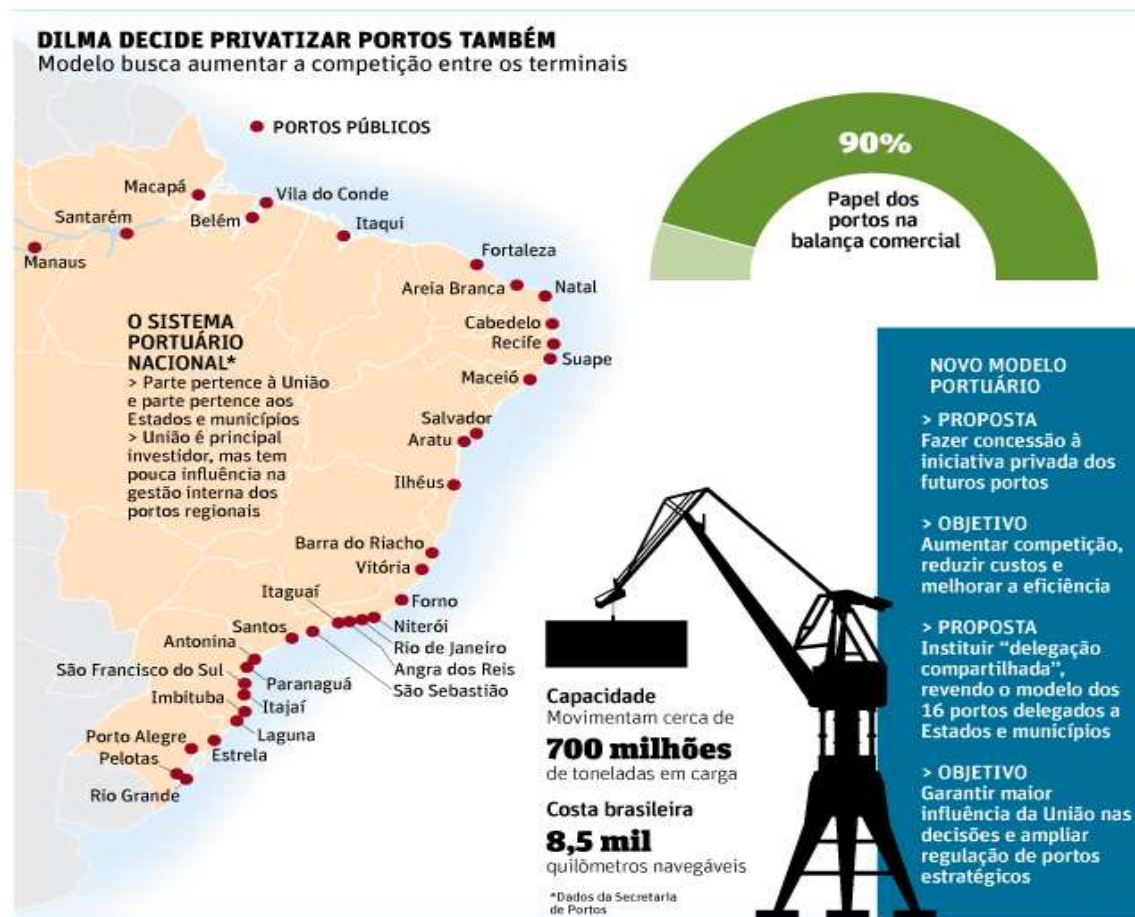
4.2-Objetivos da Lei

As alterações promulgadas compreenderam vários níveis da administração portuária, de exploração dos terminais e das relações de trabalho ao fixar limites na atuação do Estado e remover entraves ao pleno exercício do trabalho e da livre iniciativa. Objetivava-se assim, modernizar as estruturas portuárias brasileira, corroídas pela falta de investimentos e pela prática de preços desproporcionalmente superiores aos de seus similares internacionais. Produtos e insumos seriam também afetados por repercussão igual na importação e na cabotagem, constituindo assim, ponto de desestrangulamento para a economia do país. Dessa forma, ficou claro que os principais objetivos da Lei da Modernização Portuária foram:

- A privatização dos portos, com a finalidade de gerar recursos para o governo, de modo a reduzir suas dívidas mobiliárias;
- Incentivar a concorrência entre os portos e terminais de forma a reduzir os custos e obter maior eficiência;
- Acabar com o monopólio dos trabalhadores portuários.

- Contribuir para inserção do país na economia globalizada

Ainda no governo atual podemos ver a continuação das metas traçadas no início da formulação da lei de modernização como o fator de privatização:



fonte: <http://f.i.uol.com.br/folha/mercado/images/11175600.jpeg>

Outros objetivos também são observados na lei, como permitir a exploração da operação de movimentação portuária pelo setor privado; reduzir o tempo de espera e de permanência dos navios; permitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privado; adequar quantidade de mão-de-obra na operação portuária, segundo os novos processos de tecnologia; desburocratizar o setor; flexibilização do poder monopolista dos sindicatos; regionalização das negociações e a diminuição do enorme contingente de trabalhadores existentes.

Sintetizando, o modelo recomendava a diminuição da influência do Estado, o apoio a iniciativa privada e a concorrência como pilares para garantir a queda do custo da operação portuária pelo acréscimo da produtividade. Este entrosamento foi ardorosamente defendido pelo empresariado nacional, registrado em artigos e

entrevistas de revistas e jornais no tempo, de discussão do projeto 08/91 e, especialmente após promulgação da Lei 8.630/93 e a regulamentação do processo de privatização pelo Conselho Nacional de Desestatização (CND) ocorrida em 1996.

Mapa esquemático dos problemas portuários e melhorias realizadas

Principais problemas de acesso terrestre aos terminais portuários brasileiros¹



Fonte: Pesquisa CEL/COPPEAD 2005 (informações fornecidas pelos terminais portuários)

¹ Problemas com nota acima de 8, numa escala de 0 a 10

(R) Questões relativas ao transporte Rodoviário

(F) Questões relativas ao transporte Ferroviário

Principais melhorias realizadas nos últimos anos no acesso aos terminais portuários brasileiros²



Fonte: Pesquisa CEL/COPPEAD 2005 (informações fornecidas pelos terminais portuários)

² Melhorias com nota acima de 4, numa escala de 0 a 10

(R) Questões relativas ao transporte Rodoviário

(F) Questões relativas ao transporte Ferroviário

4.3-Resultados e pontos positivos acarretados pela lei de modernização

Apesar das inúmeras questões ainda não resolvidas levantadas por essa legislação, cujo intuito foi o de afastar o governo das operações portuárias, alguns aspectos foram positivos para os portos.

Um aspecto positivo da nova legislação relaciona-se com a abertura da administração, permitindo maior liberdade da população em relação a assuntos relacionados aos portos. Antes do surgimento desta lei, os assuntos e decisões relacionados à administração dos portos públicos eram realizados de forma dissociada da comunidade, de uma maneira que a população não tinha acesso as decisões definidas pela administração portuária. Por este motivo, ainda nos dias atuais, a sociedade muitas vezes não reconhece o verdadeiro valor que os portos exercem na economia local.

Outra grande mudança inserida pela lei foi a criação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP). É um instituto criado em todos os portos do Brasil, que executa ações conforme o artigo 30 da Lei 8630/93 § 2º, que esclarece: "Compete ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema *roll-onroll-off*".

Outro conselho criado com a Lei de Modernização dos Portos foi o Órgão Gestor de Mão-De-Obra (OGMO), que tem como objetivo principal especializar a mão-de-obra portuária e administrar a distribuição desta mão-de-obra.

Entre outros aspectos, pode-se citar: a diminuição das explorações das administrações portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos, que passaram a ser desempenhadas por empresas privadas, segundo sua qualificação como operadores portuários; possibilidade de terminais de uso privativo mobilizar cargas de terceiros com autorização do Ministério dos Transportes; dispensa do pagamento do Adicional da Tarifa Portuária (ATP) pelos terminais privativos fixados fora da área do porto organizado; diminuição gradativa da alíquota do ATP, abolido, em definitivo, em 1996; possibilidade de a União, sempre por meio de licitação pública, descentralizar o subsetor mediante concessão da exploração de porto público organizado, bem como mediante contratos de arrendamento entre o concessionário e o

interessado privado, para a exploração comercial de áreas e instalações portuárias; possibilidade de a União concentrar os investimentos públicos em obras de infraestrutura, deixando a cargo da iniciativa privada os investimentos referentes à superestrutura, aparelhamento portuário, recuperação e conservação das instalações; diversificação das tarifas e estímulo a concorrência intra e interpostos; quebra do monopólio dos sindicatos de trabalhadores avulsos no fornecimento e escalação da mão de obra para as operações portuárias.

Para adaptarem-se as medidas da Lei 8.630, alguns portos no Brasil sofreram muitas transformações. O Porto de Itajaí e Imbituba, por exemplo, ambos em Santa Catarina, foram os que apresentaram grandes mudanças benéficas com a privatização, com melhorias na qualidade e nos custos de serviços. No porto de Santos, existem ainda alguns problemas que precisam ser solucionados, como, por exemplo, os custos que reincidentem diretamente nas tarifas, tornando este porto o maior e mais caro porto do Brasil, e, assim, correndo risco de perder mercado para portos com melhor custo, como os de Santa Catarina, Paraná e Rio de Janeiro.

Capítulo 5

O Porto moderno e perspectivas futuras

5.1-A atividade portuária na evolução econômica

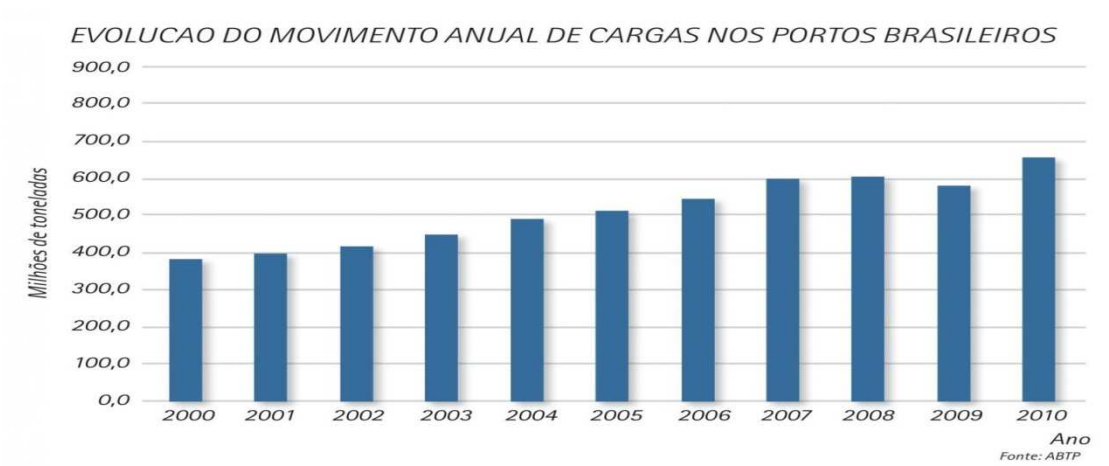
O Brasil confirmou-se como nação pelo campo da exportação desde a época do descobrimento. Conforme o conceito de balança comercial, consolidado nos anos 1970 é a diferença entre o valor de exportações e importações de um país. A balança comercial não usa como referência quantidades dos produtos que entram e saem do país, mas sim seus valores, isto é, o valor conseguido com as vendas (exportações) menos o valor gasto com as compras (importações) de um país. A intenção é que haja sempre lucro, ou seja, que o valor das exportações sejam maiores do que os das importações, o que resulta num fluxo de capitais positivo na balança comercial. Rico em recursos naturais, o Brasil tem presença marcante nos mercados mundiais pelo fornecimento de commodities. Trata-se de um modelo de difícil administração pois é muito vulnerável ao valor das mercadorias negociadas no mercado mundial. Nesse modelo os portos e suas atividades econômicas desempenham um papel relevante.

Mesmo diante da crise dos anos 80, quando o PIB brasileiro atingiu valores próximos a zero houve crescimento da movimentação de mercadorias nos portos. Até mesmo a reforma portuária iniciada no começo dos anos de 1990 não reduziu o crescimento no movimento de cargas portuárias.

Diferente dos produtos industrializados, as commodities são exportadas em grandes volumes. Essa é uma característica desse produto no mercado, mas grandes volumes são frequentemente objeto de barreiras ou cotas mesmo assim no Brasil elas vêm proporcionando um saldo favorável em nossa balança do comércio exterior, significando divisas acumuladas advindas desse comércio.

Nas importações sobressaem os produtos manufaturados e bens de capital, que são adquiridos para consumo ou abastecimento de nosso parque industrial

Evolução do volume total (exportações e importações)



<http://gc.oempreitei.dominiotemporario.com/Conteudo/ImagensAntigas/grafico-portos.jpg>

5.2-Plano de desenvolvimento econômico

O PDZ é elaborado pela administração portuária e submetido ao Conselho de Autoridade Portuária para sua deliberação. Sua finalidade é entender e promover a expansão da atividade. O PDZ na essência contempla a agregação demais carga pelo porto. Essas cargas podem ser de mesma natureza das existentes ou outras, exigindo uma melhor distribuição das cargas alocadas no porto. É resultado de um estudo em que se considera a situação atual da atividade e um horizonte futuro. Em síntese o estudo insere:

- O que movimentar;
- Onde movimentar; e
- Como movimentar

Esses parâmetros são considerados para o porto como um todo, envolvendo cada terminal individualmente. O PDZ tem como objetivo principal a expansão da atividade, tanto aquela referente ao manuseio da carga em trânsito pelo porto como dos serviços gerados por este trânsito. Essa expansão acontece em termos físicos e comerciais,

promovendo o desenvolvimento de forma integrada como os demais ambientes produtivos ao redor do porto, quais sejam: o local, o regional, e o nacional.

Como instrumento de planejamento do desenvolvimento da atividade portuária, o PDZ tem como função dar desenvolvimento a uma sequência lógica e que isso seja realizado a um custo adequado. Por custo adequado entende-se que a atividade será implementada otimizando-se os investimentos e respeitando o padrão mais avançado de uma atividade produtiva, no que diz respeito à segurança, proteção e respeito ao meio ambiente.

Atualmente tem sido observado que o PDZ carece de investimentos pois estes estão por conta, principalmente, do setor privado, em observância à política de transferência das atividades portuárias para o setor privado. Cabe a esse segmento o compromisso de buscar por mais e mais espaços no porto organizado. Ficou a cargo do setor público a responsabilidade de manter o condomínio portuário, este consubstanciado nas áreas comuns, que são aquelas utilizadas por todos os prestadores de serviços portuários e marítimos.

Países como Japão e do norte da Europa possuem um planejamento consistente baseado em planos de desenvolvimento cumpridos pela administração do porto sempre sob coordenação e fiscalização do governo federal.

O respeito e observância a esse instrumento têm como resultado uma atividade desenvolvida de maneira harmônica e constante ao longo de anos. São configurados para cinco ou mais anos e revistos em períodos iguais. O processo de revisão do PDZ proporciona uma correção nos rumos da atividade nesses espaços de tempo. É no PDZ que se institui a busca de metas para a atividade, estabelecendo-a segundo marcos determinados anteriormente.

Por questões culturais e outras, cada vez mais perdemos a capacidade de planejar e com isso de raciocinar o que fazer. Na atividade portuária seja ela no âmbito local ou federal, não é diferente a falta de recursos e a mudança constante de diretrizes políticas tornam o planejar algo fictício. Sem referência não há desenvolvimento.

5.3 - Perspectivas Futuras

5.3.1 -Logística dos Portos

Como um todo, estas mudanças ocorridas nos processos de produção e distribuição inevitavelmente tornam necessária uma reavaliação do papel dos portos na nova economia mundial e no ambiente territorial. O novo sistema de criação de valor exige que os portos sejam mais que simples ligações eficientes e *hubs* dentro da rede de transportes. Levando em conta sua localização estratégica e sua posição sem rivais dentro do processo de distribuição, os portos estão destinados a desempenhar um papel chave na organização do comércio, das cargas e no intercâmbio de dados. Isto supõe não somente a modernização dos serviços tradicionalmente oferecidos pelos portos, mas também seu incremento através do fornecimento de uma gama de serviços logísticos capazes de gerar vantagens sobre outras infra-estruturas de transporte.

Paralelamente aos serviços prestados aos transportadores (carga, descarga, manipulação, armazenagem, etc.), os portos têm que incluir em sua gama de serviços a capacidade de executar operações suplementares tais como consolidação de carga e atividades de pré-comercialização (acondicionamento, etiquetagem, etc.). Porém, se um porto deseja se tornar um verdadeiro centro de controle das atividades físicas, administrativas e organizacionais da cadeia de transportes, ele precisa prover serviços que facilitem o processamento e o gerenciamento de informações administrativas, comerciais e logísticas associadas com o fluxo de mercadorias.

Estes serviços dependem do desenvolvimento de sistemas de EDI e sua introdução e assimilação são capazes não somente de facilitar a inserção dos portos dentro da estrutura de fabricação, cadeia de transportes internacional e rede de comercialização, mas também de desenvolver e enriquecer seu potencial.

5.4-Cidade Portuária do século XXI

As relações entre o porto e a cidade são bastante complexas, sendo que algumas cidades desenvolveram-se em harmonia com seus portos enquanto outras nem tanto. Em muitos casos é difícil ou praticamente impossível traçar uma divisão entre os interesses

e as atividades econômicas da cidade e do seu porto. Em outros, e aqui se inclui a América do Sul, as cidades mantêm uma relação difícil e conturbada com seus portos.

Neste último caso, ambos, cidade e porto, são administrados por organismos diferentes que se ignoram. Cria-se, então, uma separação entre os interesses das partes. A cidade ignora o porto e este, por sua vez, cresce como um organismo alheio à cidade. Nestes casos, tanto a cidade quanto o porto acabam perdendo inúmeras possibilidades de desenvolvimento econômico, comercial e de geração de empregos.

A reformulação da relação cidade porto e a elaboração de um modelo de gestão conjunta que aproveite o potencial de ambos podem impulsionar o desenvolvimento não somente da cidade e do porto como também de toda a *hinterland* adjacente.

As cidades portuárias possuem, nas atividades de seu porto, um dos elementos básicos, senão o principal, do seu desenvolvimento econômico. Assim tem sido historicamente, e assim pode continuar a ser no futuro, se cidade e porto souberem assumir as novas funções e dinâmicas impostas pela globalização econômica.

Como já mencionado, os portos reúnem todas as condições para se tornarem centros de controle de toda a cadeia de transportes. Como tal, os portos devem estar aptos e desempenhar uma série de funções adicionais, tanto no que se refere a infraestrutura quanto na prestação de serviços.

O crescimento do comércio internacional, as novas técnicas de comunicação e o grande desenvolvimento do transporte multimodal, especialmente com o advento da contêinerização, estão impulsionando novas funções, uma nova concepção do papel da área portuária e, inclusive, das áreas portuárias urbanas próximas a elas.

Estas novas funções ligadas à organização dos transportes, armazenagem, logística e distribuição abrem um enorme leque de novas oportunidades que podem ser exploradas pela cidade, resultando em vantagens para ambas as partes. Se por um lado a cidade vislumbra uma grande oportunidade de desenvolvimento econômico e geração de empregos, por outro lado, os portos podem tirar proveito de tal desenvolvimento uma vez que passarão a dispor de serviços e mão-de-obra especializada local. No caso do porto, os benefícios podem ser ainda maiores caso se considere a possibilidade de ajuda financeira por parte da cidade.

5.5-Sistema EDI e implantação de plataformas de comércio eletrônico nos portos

No Brasil, diversos fatores positivos convergem para o desenvolvimento e implantação de um projeto dessa natureza em seu sistema portuário:

- atividade portuária sob a égide de uma nova lei;
- privatização total das atividades e serviços portuários;
- concessão à iniciativa privada da gestão e da operação de instalações e terminais portuários públicos;
- investimentos maciços em infra e superestrutura por parte da iniciativa privada;
- necessidade de regulação, controle e fiscalização por parte do governo das atividades portuárias privadas;
- necessidade de redução dos custos dos serviços e aumento dos índices de produtividade das operações e qualidade dos serviços;
- racionalização e agilização do fluxo documental.

Entretanto, a prática, nos diversos países onde o sistema foi implantado, tem demonstrado que as barreiras a serem vencidas geralmente são muitas, dentre as quais podem-se citar: a conscientização das Autoridades sobre a importância do projeto para o país; o correto entendimento do projeto pelas Autoridades e usuários; o convencimento e adesão ao projeto por parte das Autoridades Aduaneiras; a resistência de segmentos da comunidade portuária; as mudanças e ajustes necessários na atual legislação; a falta de apoio político; a definição da solução e do modelo técnico a ser adotado e a estratégia de implantação e gestão futura do projeto.

A premissa básica para o desenvolvimento e implantação de um sistema de EDI em um porto ou no sistema portuário de um país é a definição clara do objetivo do projeto.

Para sua implantação no Brasil, caberia ao governo federal a responsabilidade pela definição política de sua implantação, a visão e concepção geral do projeto, a determinação dos padrões de qualidade e serviços e a arquitetura básica e o

financiamento da implantação. Por outro lado, à iniciativa privada caberia a responsabilidade pelo desenvolvimento, implantação e exploração do projeto.

Considerações Finais

O setor portuário nacional é de grande importância para o fortalecimento econômico do país. Por ser uma nação de dimensões continentais e estrategicamente bem posicionada, a relevância do Brasil no tráfego marítimo mundial é indiscutível. Com isso, os investimentos em modernização e melhorias nos sistemas portuários devem ocorrer para que se possa atender com qualidade e agilidade esse mercado globalizado que exige altas tecnologias para sua melhor utilização.

Os investimentos nos transportes fluviais também são de suma importância para a dinâmica do transporte de cargas no interior do país. Juntamente com os maiores e mais modernos portos nacionais, com destaque para os de Santos, Rio de Janeiro, Itajaí, Paranaguá, esse setor é responsável por 12% do movimento de carga registrada no Brasil.

Embora o momento atual seja de crescimento devido ao agronegócio, novas jazidas de petróleo e possibilidade de captação de novos recursos, ainda há uma defasagem tecnológica em relação aos principais centros portuários mundiais que deve ser eliminada visando igualar a competitividade no mercado. Outros fatores que atrapalham o funcionamento portuário são a falta de mão de obra qualificada, burocracia excessiva, legislação inadequada e influência de interesses políticos.

A implementação de novas tecnologias é fator preponderante para o desenvolvimento logístico do setor naval. O país possui capacidade econômica e estrutural para reerguer este segmento com incentivos governamentais e também com investimentos privados. Graças às descobertas petrolíferas o Brasil voltou a ter grande destaque e responsabilidade no cenário mundial mercantil e a adequação dos portos nacionais faz-se necessária para o crescimento do país.

BIBLIOGRAFIA

KAPPEL, Raimundo F. Portos brasileiros - Novos desafios para a sociedade.

CATHARINO, José Martins. O novo sistema portuário brasileiro. São Paulo: Ed. Destaque, 1994.

FERREIRA, Gian Carlos Moreira; TOVAR, ANDRADA, Antonio Carlos de. A Infra-Estrutura Portuária Brasileira: O Modelo Atual e Perspectivas para seu Desenvolvimento Sustentado. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 13, n. 25, jun. 2006.

GUERISE, Luciana Cardoso. Os Custos Portuários na Logística de Importação e a Lei de Modernização dos Portos: O caso de movimentação de cargas gerais em contêineres no Porto de Santos. Santos, 2003. Monografia (Conclusão de Curso de Administração) – Universidade Católica de Santos.

NASCIMENTO, Jonas Pereira do. Vantagens e Limitações Decorrentes da Implantação da Lei de Modernização dos Portos. Rio de Janeiro, ago. 2005. Dissertação (Mestrado em Ciências em Engenharia de Transportes). COPPE – Universidade Federal do Rio de Janeiro.

MARCHETTI, Dalmo dos Santos; PASTORI, Antonio. Dimensionamento do Potencial de Investimentos para o Setor Portuário. In: TORRES FILHO, Ernani Teixeira; PUGA, Fernando Pimentel (Org.). Perspectivas do investimento 2007/2010. Rio de Janeiro: BNDES-OCDE, 2006.

SOARES, Carla Cristina. Processo de Modernização dos Portos Brasileiros. Santos. 2005. Monografia. (Aperfeiçoamento/Especialização em MBA Comércio Exterior e Negócios Internacionais). Universidade Católica de Santos.

PROMEF, disponível em: <http://www.promef-transpetro.com.br>

Fundo da Marinha Mercante, Novos investimentos, disponível em: <http://www.economia.estadao.com.br>, <http://www.pedesenvolvimento.com.br>, <http://www.noticias.portalbraganca.com.br>

