

UMA ANÁLISE LOGÍSTICA PORTUÁRIA DO BRASIL E A POSSIBILIDADE DE UM GANHO DE PRODUTIVIDADE COM A LEI DOS PORTOS

Renato da Silva Gomes (Universidade Federal Fluminense/Macaé)

Ailton da Silva Ferreira (Universidade Federal Fluminense/Macaé)

Denise Cristina de Oliveira Nascimento (Universidade Federal Fluminense/Macaé)

As operações portuárias brasileiras não estão conseguindo, de forma eficiente, escoar a produção nacional. Os setores industriais, agrícolas e de manufaturados encontram enorme dificuldade, pela ótica da cadeia de suprimentos, para planejar e organizar sua produção, assim como, para prospectar novos clientes e/ou atender, de forma satisfatória, os já existentes. A aquisição de insumos para a produção ou bens de capital, por exemplo, feita basicamente por modal marítimo, esbarra na ineficiência das operações realizadas nos portos públicos nacionais, uma vez que os poucos portos privados têm autorização para operar apenas 5% de sua capacidade, com carga de terceiros, subutilizando, desta forma, estes terminais. As concessões para a iniciativa privada, de terminais de embarque e desembarque nos portos públicos, ainda em número extremamente reduzido, contribuem sobremaneira para agravar a situação. Medidas vêm sendo adotadas para mitigar os efeitos deletérios da concentração nas operações portuárias brasileiras. O governo federal, detentor do monopólio nas operações, realizará concessões para a exploração, por parte do setor privado, de novos terminais, nos portos públicos, abolirá as restrições nas operações com carga de terceiros nos portos privados já existentes, assim como autorizará a instalação de novos terminais portuários privados no país. Busca-se com a adoção de tais medidas, maior produtividade nas operações portuárias, com o ingresso do capital privado e conseqüente queda nas tarifas. Sob a ótica da logística, corre-se o risco de perder o ganho de escala nas operações de carga, adquirido com a concentração. Um possível exagero na pulverização das operações poderá criar uma situação ainda mais difícil e tornar pouco eficiente o conjunto de medidas adotadas, na busca de um efetivo ganho de produtividade. Para a realização deste estudo, num primeiro momento visando traçar um panorama estrutural da logística portuária, nacional e internacional foi adotada metodologia quantitativa e num segundo momento, para proceder a uma análise da situação portuária nacional foi empregada metodologia qualitativa. Em ambas as situações foram realizadas pesquisas em publicações relativas ao tema, tanto governamentais, quanto corporativas. As pesquisas evidenciaram um cenário caótico, não somente da infraestrutura responsável pela movimentação de carga via navegação de longo curso no Brasil, mas também das via de acesso aos terminais portuários. Tal situação acaba por onerar de forma excessiva o setor produtivo nacional, causando, entre outros efeitos nocivos, perda significativa de competitividade internacional, atraso significativo na modernização da infraestrutura portuária, assim como a falta de interesse, por parte da iniciativa privada, de investir num setor que possui importância vital para o desenvolvimento do país.

Palavras-chave: competitividade, portos, concessão, modernização.

1. Introdução

O Brasil sofre com o atraso, de uma forma generalizada, no cenário de movimentação de carga, desde a escolha equivocada no modal predominante do transporte das mercadorias, do produtor aos terminais portuários, passando pela modernização, á passos demasiadamente lentos dos portos, até o modelo errôneo de gestão dos portos públicos nacionais.

Em total descompasso com os maiores, mais modernos e conseqüentemente mais eficientes portos mundiais, os portos brasileiros possuem, em sua quase totalidade, titularidade pública e gestão operacional repassada sob a forma de concessão a estados e municípios. A continuidade por delegação da gestão pública termina por “engessar” sobremaneira as tomadas de decisões operacionais, desde as ampliações físicas ou até mesmo incremento da capacidade tecnológica, decisões estas que buscam ganho de eficiência operacional e conseqüente aumento na capacidade de movimentação de mercadorias nos terminais.

Após duas décadas de pura retórica sobre o assunto, desde a lei dos portos de 1993, o governo federal havia editado à medida provisória, MP nº 595 de 06 de dezembro de 2012, que tem como pontos centrais a concessão para a iniciativa privada de áreas para a instalação de novos terminais de operação nos portos públicos, a queda total da restrição de movimentação de cargas de terceiros em terminais privados já existentes e a autorização para a construção de novos portos privados (CASA CIVIL, 2012).

O objetivo deste artigo é analisar, sob a visão da logística, as possibilidades de produtividade nas operações portuárias brasileiras, com a autorização de instalação de novos portos privados e a liberação para operar com cargas de terceiros sob ótica do que seria aplicado com a medida provisória, MP nº 595 de 06 de dezembro de 2012 , bem como tecer um panorama da logística portuária nacional, confrontá-lo com outras realidades e analisar recentes medidas adotadas pelo governo brasileiro, com vistas a amainar a situação caótica que se avizinha, no setor de transporte de cargas marítimas.

A metodologia a ser utilizada neste trabalho é a quantitativa, num primeiro momento visando traçar um panorama estrutural da logística portuária, nacional e internacional e num segundo momento, para proceder a uma análise da situação portuária nacional foi empregada metodologia qualitativa.

2. Logística Internacional

A palavra logística originalmente veio da França, derivada do verbo “loger”, que significa alojar, prover, introduzir. (BALLOU, 1993).No que tange a logística o Brasil caiu de posição no ranking mundial de desempenho em logística para o comércio, de acordo com pesquisa divulgada em 15 de maio de 2012 pelo Banco Mundial. O País passou do 41º lugar na lista anterior, publicada em 2010, para o 45º na atual. O levantamento foi feito com cerca de mil operadores internacionais do setor e contém informações sobre 155 países(COELHO 2012).

Ainda segundo Coelho, (2012 p.1) “O custo logístico compromete 13,1% da receita das empresas brasileiras, de acordo com o estudo Custos Logísticos no Brasil, da Fundação

Dom Cabral. O levantamento foi feito com 126 empresas de diversos setores - elas representam 20% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional”.

O modal marítimo é utilizado para cerca de 90% do comércio de mercadorias entre os países. Para tal, o navio de grande porte torna-se elemento fundamental. Como apoio a este cenário de transporte, assume elevada importância a existência de portos bem estruturados, com terminais de contêineres eficientes. A eficiência portuária influi diretamente na competitividade dos países e no nível de atratividade de seus produtos no exterior (MACHLINE, 2011).

As embarcações especiais para o transporte de contêineres (*Fully Cellular*) tiveram melhor expansão crescendo 8,5%, chegando ao total de 4.638 navios com capacidade para 12,1 milhões de Teus, passando a representar 13,6% da frota mundial” (MACHLINE, 2011).

Conforme visto até então, a logística internacional assume elevada importância no cenário econômico mundial. Eficiência no transporte internacional de mercadorias é vital para redução de custos, no que tange a exportação e importação e consequente ganho de competitividade entre as nações.

2. Logística Portuária

Atendo-se ao foco do presente estudo, o transporte marítimo, de longo curso, afirma Coelho (2010) moderniza-se no mundo como um todo, em alguns países com mais ou menos velocidade.

Utilizando dados de 2011, Coelho destaca que Atualmente, dos 10 maiores portos marítimos e fluviais do mundo, 07 concentram-se na china. Destaca ainda , que Por estes dois tipos de porto, circula boa parte do tráfego de granéis secos (carvão, minério de ferro, entre outros), granéis líquidos (óleo, derivados de petróleo e químicos), assim como, um grande percentual de cargas outras variadas (COELHO, 2010).

Relata o autor, que nas últimas décadas do séc. xx, vem-se observando um incremento, de forma constante, do uso de TEUs (contêineres), que são grandes caixas de metal produzidas em tamanho padrão de 20 pés (06 metros) para o transporte de cargas. O uso de TEUs propicia uma menor necessidade da utilização de embalagens, evita alguns tipos de danos às mercadorias, assim como, promove uma alta produtividade em diversas etapas de manuseio e transporte (COELHO, 2010).

No ranking dos grandes portos mundiais, divulgado em 2011, o porto de Xangai, na China, aparece como o maior porto do mundo. Num total de 05 áreas de trabalho, este porto movimentou somente em 2010, cerca de 29 milhões de TEUS (COELHO, 2010).

Em 3º lugar, no ranking, aparece o porto de Cingapura, também na Ásia. Este porto, que já foi considerado o maior do mundo, desempenha um papel de extrema importância no cenário mundial de movimentação de carga, pois atende ao mercado de reexportação em uma escala gigantesca. Está conectado á mais de 600 portos espalhados por mais de 100 países. Em termos de manipulação, o porto de Cingapura, na sua parte de navios, lida com 1/5 da movimentação mundial de contentores de carga e é responsável pelo trânsito de quase 50% da oferta global de petróleo bruto. (GIGANTES DO MUNDO, 2012).

Único porto europeu na lista dos maiores portos do mundo, o porto de Roterdã, na Holanda, ocupa, hoje, a 4ª posição no ranking. Figurou por 42 anos como o principal porto mundial, entre 1962 a 2004, sendo superado, então pelos portos asiáticos, mas ainda é o maior porto marítimo da Europa. Sua área abrange cerca de 100 km², estendendo-se por uma distância de 40 km. Opera com cerca de 1.200 funcionários. Diariamente 450 embarcações, em média, chegam e saem do porto, carregando cerca de 01 milhão de toneladas de carga, movimentando algo em torno de 1 bilhão de dólares. (GIGANTES DO MUNDO, 2012).

De equivalente importância na logística internacional, o porto de Hong Kong funciona como um dos mais importantes hubs de redistribuição de carga na região asiática. Após investimentos de US\$ 1 bilhão, o espaço consegue abrigar diversos navios de 50 mil toneladas de forma simultânea, além de 5,4 mil passageiros e 1,2 mil tripulantes. Em busca de turistas, o porto conta com centro de convenções, restaurantes, casas noturnas e espaços para entretenimento e compras. (LANDIM, 2013). Vale então analisar, algumas informações sobre estes gigantes da atividade portuária.

O porto de Xangai ultrapassou nos últimos anos aos portos mais importantes do mundo, como o de Roterdã, Cingapura e de Hong Kong, e isso, em parte graças ao fato de contar com o rio Yangtsé, o terceiro maior do mundo e o maior na Ásia. Por ele entra a maioria dos produtos importados pela China e, naturalmente, saem toneladas de material que a China exporta a todos os países do mundo (PRANDI, 2011).



Figura 1: Pátio de operações do Porto de Xangai . Fonte: gigantes do mundo, 2012.

O Porto de Singapura detém um quinto do transbordo de contêineres do mundo marítimo e metade da oferta anual mundial de todo petróleo bruto, é movimentado pelo Porto de Singapura. Suas linhas regulares ligam mais de 600 portos, em 123 países. (GIGANTES DO MUNDO, 2013).

De acordo com Oliveira (2010), Cingapura possui excelente infraestrutura portuária e posição estratégica no cruzamento das principais linhas marítimas, moderna rede de telecomunicações, governo estável no país, com mão de obra qualificada e bom suporte financeiro o que lhe dá reputação de centro de alcance global. Assim sendo o segundo principal centro de distribuição de mercadorias da Ásia, atrás apenas de Xangai que o ultrapassou neste ano de 2010. A bem organizada estrutura de serviços, quase todos privatizados explica como o porto de Cingapura com apenas 15 km de cais pode situar-se em segundo lugar no ranking de tonelagem e de contêineres, o porto é subdividido em 6

terminais. O número de contêineres operados é de 15,6 milhões de Teus, totalizando 171,2 milhões de toneladas.



Figura 2: Porto de Singapura. Fonte: revista logística descomplicada, 2012.

O Porto de Roterdã, localizado no sul do Holanda, foi o maior do mundo até 2004. Continua sendo o maior porto da Europa, e até 2004 foi o mais movimentado do mundo; hoje já foi ultrapassado pelos portos asiáticos de Xangai e Singapura em termos de tonelagem de carga movimentada. Abrangendo 105 quilômetros quadrados, o porto de Roterdã se estende por uma distância de quarenta quilômetros (25 milhas). (COELHO, 2011).



Figura 3: Porto de Roterdã. Fonte: revista logística descomplicada, 2012.

Roterdã tem produtividade quase 05 vezes maior do que o porto de Santos. Movimentou 434 milhões ton. em 2011, com 1.220 trabalhadores. (50.301 ton./hora). Enquanto Santos movimentou 100 milhões ton. em 2011 com 1.360 trabalhadores. (11.247 ton/hora) (RITTINER, 2013).

De acordo com Oliveira (2010), em publicação na revista Portos e Navios, o porto é um dos mais bem estruturados e administrados. O moderno porto chinês de Hong Kong tornou-se modelo, como um dos melhores do mundo. A facilidade da movimentação da carga no cais, sem burocracia nem taxa abusiva e a custos reduzidos, contribuíram bastante para que a cidade de Hong Kong fosse classificada, pela 16ª vez consecutiva, como a economia

mais livre do mundo. O seu eficiente e ultra concentrado porto já é o segundo da China – atrás de Xangai – e o terceiro do mundo, na movimentação de contêineres. Com apenas 10 km de cais e 279 hectares de área, em 2009 Hong Kong havia processado 21 milhões de TEUs (contêineres de 6,2 metros), totalizando 269 milhões de toneladas de carga.

Ainda de acordo com Oliveira, (2010), na luta contra a incessante falta de espaço, decorrente da expansão das operações de contêineres, ali se desenvolveram duas criativas normas. Ao lado do cais, foram construídos enormes e bem fortificados edifícios de até dez andares (e três no subsolo) para o armazenamento de contêineres. A outra ideia é o desembarque de contêineres no costado dos navios, ao largo do cais, para chatas-barcaças que podem transportar até 14 unidades para terminais menores no Continente.



Figura 4: Pátio do Porto de Hong Kong. Fonte:Revista portos e navios, 2012.

Receita simples, porem pouco adotada nos portos públicos brasileiros, desburocratização, criatividade, gestão eficiente e operações com custo reduzido fazem do porto de Hong Kong um dos melhores do setor portuário internacional.

3. Logística Portuária Brasileira

Relatório com a “Análise do Desempenho do Setor Portuário no Exercício de 2011” entregue pela Comissão de Portos, no início de 2012 demonstra que a movimentação de cargas nos terminais públicos e privados do país alcançou no ano passado 890 milhões de toneladas (número estimado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, (Antaq), no final de novembro/2011), contra 834 milhões em 2010. (SANTOS, 2012)

Utilizando dados da ANTAQ, Santos (2012), em publicação no jornal valor econômico, traça um perfil da movimentação de cargas nos portos brasileiros. Do total, 539 milhões de toneladas (60,6%) foram graneis sólidos, 221 milhões (24,8%) foram graneis líquidos e 130 milhões de toneladas corresponderam à chamada carga geral, solta ou acondicionada em contêineres. O trabalho estima que a movimentação de cargas em contêineres cresceu 10% em 2011, alcançando 7,5 milhões de TEUs (unidade correspondente a um contêiner de 20 pés ou 6,1 metros). Do total de cargas, os terminais privados, onde são embarcados e desembarcados os minérios, produtos siderúrgicos, petróleo e derivados, movimentaram dois terços e os portos públicos ficaram com o restante.

A falta de infraestrutura ainda é o principal problema portuário brasileiro. Apesar de alguns avanços, os últimos balanços do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)

revelam que as obras portuárias já concluídas representam 25% da carteira pública de R\$ 5,3 bilhões previstos para o setor. Paralelamente, recente estudo do Fórum Econômico Mundial classificou a qualidade da infraestrutura portuária brasileira na 130ª posição em um ranking de 142 nações. Atrás de todos os países do BRICS (que reúne, além do Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) e de dois dos principais parceiros comerciais vizinhos: Argentina e Chile. Este último ostenta uma orgulhosa 37ª posição. (COELHO, 2011).

No relatório do fórum, intitulado “The Global Competitiveness Report 2011-2012”, o quesito infraestrutura é um dos 12 pilares para avaliar a competitividade de uma nação. O tópico é desmembrado em qualidade dos portos, dos aeroportos, das rodovias, das ferrovias, oferta de assentos em aviões, fornecimento de eletricidade e telefonia fixa e móvel (PREVIDELLI, 2012).

Indicadores de infraestrutura

Posição no ranking (num total de 142 países)



Fonte: Fórum Econômico Mundial

Figura 5: Ranking de indicadores de infraestrutura. Fonte: Fórum econômico mundial, 2013

O porto de Santos, o maior da América Latina, é considerado também o melhor porto brasileiro. Ele, sozinho, responde por quase 30% de todo o comércio exterior do Brasil (PREVIDELLI, 2012).

Foi também o porto que melhor se destacou nos critérios (diversos levantamentos nas áreas de economia de inserção, acesso e ativos portuários, interconectividade marítima e disponibilidade de crescimento).

Conta com uma área de 7,7 milhões de m², ficando 3,7 milhões de m² na Margem Direita e 4,0 milhões m² na Margem Esquerda. Possui 13 quilômetros de extensão de cais e um total de 59 berços, dos quais 49 públicos e 10 privados. Possui 55 quilômetros de dutos e

100 quilômetros de linhas férreas. A variação de maré é de 1,2 metros. Para armazenamento de granéis líquidos conta com uma capacidade estática de, aproximadamente, 700 mil m³; e para granéis sólidos, instalações para acondicionar mais de 2,5 milhões de toneladas (CODESP, 2013).

O Complexo Portuário Santista responde por mais de um quarto da movimentação da balança comercial brasileira e inclui na pauta de suas principais cargas o açúcar, o complexo soja, cargas containerizadas, café, milho, trigo, sal, polpa cítrica, suco de laranja, papel, automóveis, álcool e outros granéis líquidos (CODESP, 2013).



Figura 6: Contêineres armazenados no terminal da Santos Brasil, no porto de Santos. Fonte: Revista Veja, 2012

O Porto de Paranaguá é um dos mais importantes centros de comércio marítimo do mundo, unindo localização estratégica a uma das melhores Infra-estruturas portuárias da América Latina. Entre as principais cargas movimentadas em Paranaguá estão: Soja, farelo, milho, sal, açúcar, fertilizantes, contêineres, congelados, derivados de petróleo, álcool e veículos (SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA DO PARANÁ, 2013).

Essa integração resulta no quarto maior bloco econômico do Planeta, com mais de 190 milhões de habitantes e um Produto Interno Bruto – PIB conjunto superior a US\$ 700 bilhões.

Conclui-se que o porto de Paranaguá, que tem um dos melhores índices de desempenho entre os portos nacionais, quando comparados aos portos internacionais tem produtividade muito aquém do necessário para atender à demanda crescente (SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA DO PARANÁ, 2013).



Figura 7: terminal de contêineres – porto de Paranaguá. Fonte: secretaria de infraestrutura e logística de governo do Paraná, 2012. (SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA DO PARANÁ, 2013)

O Porto de Aratu é responsável por 60% das operações da CODEBA, (Companhia das Docas do Estado da Bahia) e além de ser importante para o crescimento do CIA, é responsável pelo desenvolvimento da mineração na Bahia (CODEBA, 2013).

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém localiza-se em Fortaleza e surgiu como elemento capaz de fundamentar e atender as demandas empresariais, visando atender indústrias de base voltadas para as atividades de siderurgia, refino de petróleo, petroquímica e de geração de energia elétrica(CODEBA, 2013).

Já o porto do Rio de Janeiro é administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e localiza-se na Costa Oeste da Baía da Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro (CDRJ, 2013).

O Porto Organizado do Rio de Janeiro é constituído por 16 (dezesesseis) terminais portuários, sendo 10 (dez) de uso público sob gestão privada e 6 (seis) de uso público sob administração direta. O porto conta ainda com 19 (dezenove) áreas de fundeio homologadas pela Autoridade Marítima para a movimentação de cargas, atividades de abastecimento, vistoria e reparos (CDRJ, 2013).

Vale ressaltar outros portos bem cotados na análise de (Vendramini, 2012), além dos já citados, também de grande importância para a logística portuária brasileira, tais como:

- Porto de Itaguaí/RJ;
- Porto de Itajaí/SC;
- Porto de Rio Grande/RS;
- Porto de Vitória/ES;
- Porto de Suape/PE;
- Porto de Salvador/BA;
- Porto de Manaus/AM;

4. Análise do possível ganho estratégico e de produtividade com a aplicação da legislação Portuária Brasileira

O governo federal lançou em 2007 o plano nacional de logística de transportes (PNLT), que prevê uma mudança radical na matriz de transportes no Brasil até 2027.. Para que o objetivo fosse alcançado, seriam necessários investimentos pelo poder público, na ordem de 4% do (PIB) em infraestrutura por ano até 2027, o que segundo alguns especialistas, não ocorre. Dias, (2012) em artigo intitulado “O desafio da Década” publicado na revista “logística descomplicada” em janeiro de 2012, destaca que, devido a adiamentos e procrastinações que costumam ocorrer em obras públicas, o governo federal vem investindo 2,5% do (PIB), o que, obviamente, é um valor insuficiente diante das necessidades que se acumulam e comprometem a competitividade brasileira.

A grande maioria dos condomínios logísticos que existem no Brasil, ainda segundo Lourenço (2012) está na região Sudeste (83%), enquanto a região Sul fica com 8,3% do total. O restante (menos de 10%) está dividido entre as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste, segundo dados do Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS), do Rio de Janeiro. Por ter sua produção majoritariamente ligada ao agronegócio, a região centro-oeste é, na conclusão deste autor, a que oferece menor infraestrutura em termos de condomínios logísticos. O Nordeste, por sua vez, e ainda seguindo a mesma conclusão, com 7% do total, de acordo com o estudo do ILOS, é a região do país que maior evolução apresenta no setor, o que significa que pelo menos há uma preocupação da iniciativa privada, diga-se de passagem, de suprir essa carência, obviamente em função do crescimento econômico da região que se reflete na movimentação de cargas.

Nesta série de informações, há o destaque para um número que segundo, Coelho, (2010), “desafia o bom senso”. O custo do transporte rodoviário para se levar uma commodity agrícola do estado do Mato Grosso ao porto de Santos é três vezes maior do que o custo do frete para levá-la do Brasil á China. Ou seja, é mais barato mandar a soja para outro lado do mundo que transportá-la aqui dentro do país.

Conclui-se, portanto, que a falta de infraestrutura acaba por diminuir os efeitos positivos dos avanços já alcançados pelo setor agrícola brasileiro, como maior profissionalização, mais tecnologia e maior produtividade. Neste cenário fica difícil falar-se em redução do custo logístico.

O nível de investimento governamental em infraestrutura logística, segundo Paulo Resende, coordenador do Núcleo de Infraestrutura e logística da Fundação Dom Cabral, nunca passou de 2% do PIB ao logo dos últimos anos. De acordo com ele, o pico de investimento foi na década de 70, quando foram feitos grandes investimentos em rodovias. O efeito disso, segundo Resende, é um cenário que demonstra que custo logístico do Brasil soma 12% do PIB, contra 8% do PIB nos Estados Unidos (LOURENÇO, 2012).

O setor que tem a maior receita comprometida com custo logístico, continua Resende, é o de bens de capital (22,69%), seguido pelo de construção (20,88%). O menor comprometimento é do setor químico (6,29%). “(LOURENÇO, 2012).

Visão distinta sobre a problemática da gestão portuária como uma das causas para o “atraso” dos portos nacionais tem Pedro Brito, diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) – em audiência pública na comissão parlamentar mista que analisou a MP 595. Segundo Brito, Roterdã tem produtividade quase 05 vezes maior do que o porto de Santos (LOURENÇO, 2012).

A diferença ocorre por uma série de fatores:

- Menos escala nos portos brasileiros;
- Dificuldade de planejamento;
- Estruturas deficientes de gestão nas Cias docas.

Segundo Lourenço (2012), o problema não está no modelo da exploração portuária, que é o mesmo visto na maior parte do mundo: a maior parte dos portos é público e tem operação privada.

- A 1ª diferença em relação aos outros portos do mundo é a existência de um planejamento para os próximos 10 a 15 anos.
- A 2ª diferença são as estruturas de gestão “absolutamente profissionais” nos portos da Europa e EUA, mesmo nos portos públicos.
- A 3ª diferença é a escala “hoje, dos 10 maiores terminais de contêineres do planeta, 05 estão na china”. Enfatiza (BRITO) que “os chineses, 20 anos atrás, não tinham nenhum porto entre os dez maiores do mundo”

5. Considerações Finais

A aprovação, por parte do congresso nacional da MP 595, a chamada MP dos portos, traz à tona a discussão sobre as razões para o atraso na logística brasileira como um todo. Questões relativas à infraestrutura deficiente, escolhas equivocadas na matriz de transportes, falta de intermodalidade, PNLT, portos “atrasados” e ineficientes, concentração, ganhos de escala, entre outras, aquecem e atualizam o debate.

O governo, mais uma vez, atua de forma imediata na ponta e de forma bastante lenta nas etapas do processo logístico. Ao agir de forma pontual, perde novamente a oportunidade de tratar o assunto de forma globalizada, o que certamente traria melhores resultados. Não responde à questão da viabilidade de acesso aos portos, dos centros de apoio logísticos, da revitalização do modal de transporte ferroviário, dos locais de armazenagem.

Elege os portos públicos organizados como os grandes responsáveis pelo atraso logístico nacional, pela perda de receita por parte das empresas, devido ao alto custo logístico, pelas filas intermináveis de caminhões em época de pico de demanda, pela demora nos embarques e desembarques de cargas marítimas.

A proliferação de novas TUPs e a “privatização” via concessão de novos terminais, nos portos públicos organizados, pode no médio prazo, ter efeito oposto ao desejado pelo poder público.

Alternativas são apontadas por especialistas, estas sim, olhando a cadeia logística como um todo, desde a produção, passando pelo transporte, até o embarque.

A conclusão da ferrovia norte sul, com obras iniciadas em 1987, o projeto atual com 4.155 km opera atualmente, 26 anos depois, apenas 720 km nos estados do Tocantins e Maranhão. Esta ferrovia que ligaria o Rio grande do sul ao Maranhão, atenderia ao escoamento da safra agrícola, principalmente da região centro-oeste, a esta altura ainda possui trechos que continuam “em estudo”. A previsão de movimentação de carga, feita pelo próprio governo, de 100 milhões de toneladas/ano, em 2010 era de apenas dois milhões de toneladas/ano.

Conclui-se que se implementado em sua plenitude a MP 595 proporcionaria um grande avanço na visão da infraestrutura Brasileira na logística portuária proporcionando melhoria em portos privados e públicos bem como a melhoria dos gargalos antes dos produtos chegarem aos portos.

Referências

BALLOU, Ronald H. Logística empresarial: transporte, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 1993.

CIVIL, Casa. Medida provisória nº 595, Site da Presidência da República.2012. p.1.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm

Acesso em 14 julho 2013.

CODESP, Companhia Docas do Estado de São Paulo. Disponível em:

<http://www.portodesantos.com.br/imprensa.php?pagina=art1> Acesso em 23 julho 2013.

CODEBA, Companhia Docas do Estado Da Bahia.

Disponível em: <http://www.portobahia.com.br/imprensa.php?pagina=art1>

Acesso em 23 julho 2013.

COELHO, Leandro Callegari. Custo logístico consome 13,1% da receita das empresas.

2012.p1.Disponível em: <http://www.logisticadescomplicada.com/custo-logistico-consome-131-da-receita-das-empresas>. Acesso em 15 julho 2013.

COELHO, Leandro Callegari. Ranking de infraestrutura-portos são o grande gargalo.Revista Logística Descomplicada. 2012.Disponível em:

<http://www.logisticadescomplicada.com/brasil-caiu-em-ranking-mundial-de-logistica>. Acesso em 14 julho 2013.

COELHO, Leandro Callegari. Porto de roterdã. Revista logística Descomplicada.2011.

Disponível em: <http://www.logisticadescomplicada.com/porto-de-roterda/>Acesso em 27 julho 2013.

COELHO, Leandro Callegari. Logística portuária – os portos mais movimentados do Brasil e do mundo. 2010. Disponível em: <http://www.logisticadescomplicada.com/logistica-portuaria-os-portos-mais-movimentados-do-brasil-e-do-mundo/> Acesso em 16 julho 213.

DIAS, Mauro Lourenço. Uma gestão portuária moderna. Revista Portuária. 2012. Disponível em: <http://www.revistaportuaria.com.br/site/?home=artigos&n=Czoq&t=uma-gesto-portuaria-moderna> Acesso em 12 julho 2013.

LANDIM, Wikerson . Novo porto de Hong Kong é o mais incrível que você já viu. Revista Tecmundo. 2013. Disponível em: <http://www.tecmundo.com.br/tecnologia/40945-novo-porto-de-hong-kong-e-o-mais-incrivel-que-voce-ja-viu.htm> . Acesso em 18 julho 2013.

LOURENÇO, Milton. Uma rede de logística para o Brasil. logística descomplicada. 2012.

Disponível em: <http://www.logisticadescomplicada.com/uma-rede-de-logistica-para-o-pais/>. acesso em 17 julho 2013.

MACHLINE, Claude. Cinco décadas de logística empresarial e administração da cadeia de suprimentos no Brasil. RAE - Revista de Administração de Empresas, vol. 51, núm. 3, maio-junho, 2011, pp. 227-231.

MUNDO, Gigantes do . Os 10 maiores portos do mundo. 2012. Disponível em: <http://gigantesdomundo..com.br/2012/02/os-10-maiores-portos-do-mundo.html> Acesso em 17 julho 2013.

NAVIOS, portos e. O porto modelo de Hong Kong. 2010. Disponível em: <http://www.portosenavios.com.br/site/revista-mensal/colunas/port-e-export/1983-o-porto-modelo-de-hong-kong>. Acesso em 19 julho 2013.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Expansão do transporte marítimo mundial. **Revista portos e navios**. maio 2010, ano 52, ed. 592, p. 64 - 65. Rio de Janeiro: Editora Quebra-Mar Ltda, 2010.

PARANÁ, Secretaria de infraestrutura e logística, 2013. Disponível em: <http://www.portosoparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?Conteúdo=26> . Acesso em 29 maio 2013.

PEREIRA, Diogo. Porto de Xangai movimentou mais de 30 milhões de Teu em 2011. Logística e Transporte hoje. 2012. Disponível em: <http://www.logisticaetransporteshoje.com/news.aspx?menuid=32&eid=6156>. Acesso em 13 julho 2013.

PIRES, Fernanda. Movimentação no Porto de Santos bate recorde em agosto. valor econômico. 2012 Disponível em: <http://www.valor.com.br/empresas/2836058/movimentacao-no-porto-de-santos-bate-recorde-em-agosto>. Acesso em 23 junho 2013.

PLANALTO, Palácio do. Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. p.1. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm . Acesso em 14 julho 2013.

PORTO, Ponto a. Porto de Roterdã: a referência mundial. 2010. Disponível em: <http://pontoaporto.blogspot.com.br/2010/07/porto-de-roterdam-referencia-mundial.html>. Acesso em 13 julho 2013.

PORTOS, Ceara. 2013. Cia de integração portuária do Ceará. Disponível em: <http://www.cearaportos.ce.gov.br/> Acesso em 27 julho 2013.

PRANDI, Jair. O maior porto do mundo. 2011. Disponível em: <http://gigantesdomundo.blogspot.com.br/2011/12/o-maior-porto-do-mundo.html>. Acesso em 11 julho 2013.

PREVIDELLI, Amanda. Os 12 melhores portos públicos brasileiros. Revista: exame.com. 2012. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/os-12-melhores-portos-publicos-brasileiros#1>. Acesso em 22 julho 2013.

RITTINER, Daniel. Porto de Roterdã quase quintuplica produtividade de Santos, diz Antaq. Valor Econômico.2013. Disponível em: <http://www.valor.com.br/politica/3053532/porto-de-roterda-quase-quintuplica-produtividade-de-santos-diz-antaq>. Acesso em 17 julho 2013.

SANTOS, Chico. Movimento nos portos cresce, apesar dos problemas. Valor econômico.2011.Disponível em: <http://www.valor.com.br/brasil/2513798/movimento-nos-portos-cresce-apesar-dos-problemas>. Acesso em 19 julho 2013.