

As Dificuldades Logísticas de Acesso e de Movimentação de Cargas do Porto de Santos

João Almeida Santos
professoralmeida@ig.com.br
UMESP

EDUARDO BIAGI ALMEIDA SANTOS
eduardo-biagi@hotmail.com
UNINOVE

Resumo: A presente pesquisa relata os principais problemas de movimentação de cargas no Porto de Santos com base em entrevistas realizadas no período de 10/05/2010 a 04/06/2010, com funcionários de empresas que fazem exportação ou importação de mercadorias e com despachantes aduaneiros, que também trabalham neste segmento, todos da região da Grande São Paulo e ABCD – Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano e Diadema. O presente artigo identificou problemas com a falta de espaço para armazenagem e o escoamento da carga, a profundidade do calado que não comporta navios de grande porte, além de equipamentos defasados para movimentar mercadorias. O estado de conservação das rodovias e a precariedade das ferrovias que dificultam o acesso ao porto fazem parte da lista de problemas identificados pelos entrevistados da pesquisa. O Porto de Santos é um dos elementos mais importantes para o aumento da participação do Brasil no comércio internacional, não só por uma questão logística como também pelo próprio volume de carga que pode movimentar.

Palavras Chave: Porto de Santos - transporte marítimo - movimentação de carg - cabotagem - custos de transporte

1. INTRODUÇÃO

Labegalini e Martins (2008) a matriz de transporte de cargas do Brasil tem forte concentração no modal rodoviário a despeito do tamanho do território e da costa disponível para o uso da cabotagem. Os autores afirmam que no contexto da logística, é fundamental que o país viabilize formas alternativas de transporte ao modal rodoviário.

Neste contexto, a presente pesquisa mostra o Porto de Santos como uma alternativa viável para ganho de competitividade na movimentação de cargas desde que vencidas as barreiras que encarecem o sistema de transporte marítimo.

O interesse na realização desta pesquisa surgiu pelo fato do transporte marítimo ser a modalidade de transporte mais utilizada para se operar as importações e exportações no Brasil, em razão da elevada capacidade de carga de uma mesma mercadoria ou por container com preço competitivo quando comparada com outros modais, respectivamente, rodoviário e ferroviário.

A evolução do transporte marítimo vai do remo para as caravelas, das embarcações movidas a vapor para os motores a explosão e deste para a energia atômica somada as inovações tecnológicas que tornam o controle das grandes embarcações semelhantes a um videogame. Hardwares e softwares fazem parte de um grande complexo de sistemas de informação que viabilizam a comunicação, intercambio inteligente de dados exigindo mão de obra qualificada para a sua operação.

Keedi e Mendonça (2000) apontam que os navios utilizados no transporte marítimo também passaram por uma evolução espetacular de mil toneladas no século XVIII, hoje já existem navios com capacidade de transporte de quinhentas mil toneladas, apesar de muitos portos brasileiros não possuírem condições de receber navios de trezentas mil toneladas.

O sistema portuário brasileiro é composto por 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais. Sendo 35 marítimos dos quais 34 são públicos controlados por SER/RP – Secretaria Especial dos Portos da Presidência da Republica – que delega para 16 portos para os estados e municípios. As Companhias Docas ficam com 18, que é uma sociedade de economia mista, cujo sócio majoritário é o governo federal.

Porto de Navegantes (Portonave) em Santa Catarina é o único terminal marítimo construído com recursos da iniciativa privada, movimentando cargas próprias e de terceiros. Entrou em operação em 2007 e em outubro de 2008 movimentou 40 mil TEUs – twenty equivalent units – correspondente a unidade de medida de volume de contêiner com volume de 20 pés.

As instalações portuárias públicas não são compatíveis com o nível de desenvolvimento da economia, nem com as necessidades do comércio exterior. Os portos não dispõem de tecnologia suficiente para carregar e descarregar grandes navios com rapidez, como exemplo tem o Porto de Santos, onde a produtividade é de 40 a 45 de contêineres por hora, também não têm a necessária dragagem e, até pouco tempo, eram regidos por leis antiquadas que encarecia enormemente a movimentação de cargas nos portos brasileiros.

O Porto de Santos é a maior porta da América do Sul e o principal porto brasileiro, com 12 km de cais acostável e uma grande diversidade de terminais de movimentação de cargas granéis e carga geral. Segundo dados disponíveis no site do Porto de Santos, em 2009 neste porto, foi registrada a atração de 5.731 navios (somados cabotagem e longo curso)

totalizando uma movimentação de 83.194.129 toneladas, novo recorde, superando em 2,6% a melhor marca anterior, correspondente ao ano de 2008.

O total exportado pelo porto, em 2009, foi de 59.334.579 toneladas, 11,6% acima do correspondente ao ano de 2008. Já nas importações houve uma retração de 14,5% em relação ao mesmo período de 2008, totalizando 27.894.413 toneladas. A movimentação de contêineres nos 12 meses de 2009 foi de 1.417.367 unidades, registrando uma queda de 15,6% com relação ao mesmo período de 2008.

Consultando análises de diversos dados e opiniões de vários autores sobre o tema, esses números poderiam ser muito maiores, se o porto não tivesse tantos problemas de infraestrutura, de apoio, de eficiência, tanto do próprio porto como de seus arredores.

1.1. PROBLEMA DE PESQUISA

O Porto de Santos enfrenta hoje problemas de infra-estrutura, administração e defasagem de equipamentos, causando transtornos para exportadores e importadores e tumultuando o acesso ao porto.

Dentre os principais problemas do Porto estão, a falta de espaço para armazenagens de cargas e contêineres, os gargalos nas rodovias e a impossibilidade de atracação de grandes embarcações, devido à baixa profundidade do calado do cais, que hoje é de 13m, sendo que o ideal seria entre 15m e 17m, facilitando a atracação de “super” navios. Muitos navios saem do Porto de Santos carregados com metade de sua capacidade, o que encarece os fretes. Também há o problema da produtividade, onde a média de descarregamento de contêineres é de 40 a 45 unidades por hora, sendo que em Buenos Aires, um terminal menor que Santos, a média de descarregamento é de 55 contêineres por hora. Há também o problema da falta de ampla articulação entre as várias modalidades de transporte (navio, caminhão e trem), o que afeta a velocidade do fluxo das mercadorias e encarece os custos.

Diante desse aspecto e a importância que o setor portuário, especialmente o Porto de Santos, tem para a economia brasileira em geral e para o comércio internacional (a participação dos portos na relação comercial brasileira chegou a aproximadamente 80% no ano de 2008), a presente pesquisa procura entender os problemas logísticos de acesso e de movimentação de cargas do porto de Santos e suas conseqüências para a economia brasileira.

2. OS PORTOS

O porto é o local de ligação entre os modais de transporte terrestres como a rodovia e ferrovia com o marítimo, com o objetivo de facilitar o fluxo de cargas no sistema local, utilizando a armazenagem e a distribuição física para facilitar toda a circulação de mercadorias.

Keedi (2010) diz que um porto ou terminal é composto por cais e berços, que são os locais onde os navios atracam para realizar suas operações, onde estão os equipamentos necessários para essa movimentação, como as empilhadeiras, guindastes, esteiras, etc. O porto tem de ser localizado conforme a conveniência da carga, e não de acordo com a escolha das autoridades, não tem de ser necessariamente para determinado tipo de carga e tem de poder ser de qualquer um que tenha interesse. Os portos são administrados pelas empresas estatais, das várias esferas de governo, mas operados, desde o advento da Lei nº 8.630/93, pelos operadores portuários privados criados por ela e concessionários de partes do porto, denominados terminais portuários.

Além do Ministério dos Transportes (MT), as instituições públicas responsáveis pelo planejamento e pela gestão portuária no Brasil são:

I) Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), tem como finalidade implementar as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes. Deve também regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercidas por terceiros; harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias; arbitrar conflitos de interesse.

II) Secretaria Especial dos Portos(SEP), tem como finalidade a formulação de políticas e diretrizes para o auxílio ao setor; execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infra-estrutura portuária; participação do planejamento estratégico e aprovação dos planos de concessão.

3. PORTO DE SANTOS

Segundo o site do Porto de Santos, o Porto de Santos foi inaugurado em 2 de fevereiro de 1892, quando a Companhia de Docas de Santos – CDS, entregou à navegação mundial os primeiros 260m de cais, denominada até hoje de Valongo

Neste dia atracou no cais o vapor “Nasmith”, de bandeira inglesa. Com a inauguração do porto, iniciou-se uma nova fase para a cidade de Santos, com a construção de uma via férrea e armazéns para a guarda de mercadorias, compunham as obras do porto organizado nascente, cujo passado longínquo se iniciou com o feitor Braz Cubas, em 1531, foi dele a idéia de transferir a baía de Santos para o seu interior com o intuito de proteção de ataques piratas e saqueadores do povoado. E em 1550 instalou-se a alfândega.

Por mais de três séculos e meio, o Porto de Santos, manteve-se em padrões estáveis com o mínimo de mecanização e muita exigência de trabalho físico. O início da operação, em 1867, da ferrovia São Paulo Railway, ligando a região da Baixada Santista ao Planalto, melhorou o sistema de transportes, com estímulo ao comércio e ao desenvolvimento da cidade de Santos e do estado de São Paulo. Em 12 de julho de 1888, pelo Decreto nº 9.979, após concorrência pública, o grupo liderado por Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle foi autorizado a construir e explorar, por 39 anos, depois ampliado para 90 anos, o Porto de Santos, com base em projeto do engenheiro Sabóia e Silva. Com o objetivo de construir o porto, os concessionários constituíram a empresa Gaffrée, Guinle & Cia., com sede no Rio de Janeiro, mais tarde transformada em Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos e, em seguida, em Companhia Docas de Santos.

Desde sua inauguração, o porto não parou de expandir, atravessando todos os ciclos de crescimento econômico do país, até chegar ao período atual de amplo uso dos contêineres. Açúcar, café, laranja, algodão, adubo, carvão, trigo, sucos cítricos, soja, veículos, granéis líquidos diversos, em milhões de quilos, têm feito o cotidiano do porto, que já movimentou mais de 1 (hum) bilhão de toneladas de cargas diversas, desde 1892, até hoje.

Tabela 1: Principais mercadorias movimentadas no Porto de Santos (em ton.)

DISCRIMINAÇÃO	2006	2007	2008	2009
SÓLIDOS A GRANEL	29.697	33.191	34.033	38.310
LIQUIDOS A GRANEL	14.511	15.196	13.590	15.293
CARGA GERAL	32.090	32.389	33.435	29.591
TOTAL GERAL	76.298	80.776	81.058	83.194

fonte: pesquisa

Em 1980, o Governo Federal criou a Companhia Docas do Estado de São Paulo, a CODESP, empresa de economia mista, de capital majoritário da União que, a partir de então, passou a administrar o Porto de Santos.

Atualmente, o Porto de Santos, nosso mais importante porto, movimentava mais de 80 milhões de toneladas de cargas diversas por ano, sendo responsável pela entrada e saída de pouco mais de 25% do nosso comércio exterior. Com 12km de extensão de cais acostável e com profundidades variando entre 6,6m e 13,5m. A armazenagem é atendida por 35 armazéns internos, sendo 34 na margem direita e 11 na margem esquerda (em Guarujá) e 39 armazéns externos. Dispõe também de 33 pátios de estocagem.

Em consequência da Lei 8.630/93, o porto entrou em nova fase de exploração, com arrendamento de áreas e instalações à iniciativa privada, mediante licitações públicas.

Segundo Keedi (2010), a construção e operação de portos precisa ser um negócio como outro qualquer, e permitir à iniciativa privada liberdade para operar, pois com empresários interessados no negócio, com liberdade de ação, a competição seria mais interessante.

Um dos grandes trunfos do Porto de Santos se deve ao fato de ser o único porto brasileiro servido por todas as grandes linhas marítimas regulares, oferecendo transporte para qualquer parte do mundo.

Santos está cerca de 70 Km da terceira maior cidade do mundo, São Paulo, é servido por duas ligações ferroviárias e duas estradas que ligam à capital e uma estrada para o sul do país. Os distritos industriais da Grande São Paulo e o complexo industrial de Cubatão existem graças ao Porto de Santos.

4 PRINCIPAIS PROBLEMAS

O rápido crescimento do comércio exterior brasileiro gerou diversos problemas, entre eles, a escassez de contêineres. Hoje, devido ao aumento das importações, a situação é totalmente adversa. Houve um aumento significativo de contêineres vazios à disposição nos portos, inclusive no Porto de Santos. Isso afeta negativamente as empresas, pois não há mais espaço dentro do porto para alocá-los, e as empresas estão buscando áreas alternativas, como Cubatão e Guarujá.

A administração continua a cargo de um sistema obsoleto, gerido com deficiências de ordem estrutural, não atendendo adequadamente ao crescimento do mercado interno e internacional.

Alguns problemas de âmbito institucional e administrativo são: a infra-estrutura portuária; a burocracia e as greves (que interferem na liberação de cargas); a atracação.

Segundo a CNI (Confederação Nacional da Indústria – 2008), mostrou que 49,1% das empresas exportadoras brasileiras consideram a infra-estrutura portuária como a mais deficiente entre as etapas pós-produtivas. E entre os maiores complicadores portuários indicados pelas empresas, sem considerar os de infra-estrutura, temos: a burocracia na liberação de cargas; as greves que interferem na movimentação ou liberação das cargas; e os altos custos de estivas, capatazia e praticagem.

Sem contar que hoje, há áreas portuárias desorganizadas, auditores fiscais em número insuficiente, e o serviço não funciona 24 horas por dia. Apesar dos progressos, a Receita ainda apresenta alto grau de burocracia nas liberações.

4.1 O TRANSPORTE

O grande problema da matriz de transportes se deve ao fato da cadeia logística estar totalmente distorcida e praticamente baseada no modal rodoviário, causando as dificuldades encontradas no acesso ao Porto de Santos por este modal. O excesso de caminhões que seguem em direção ao porto causa congestionamentos nas rodovias. A mercadoria acumula elevadas perdas, principalmente para o produtor, como consequência, o país perde competitividade no comércio internacional. A frota de caminhões possui idade média de quinze anos, concentração de motoristas autônomos e custo operacional elevado em função, principalmente dos pedágios e combustível.

Algumas empresas já vêm como alternativa utilizar o modal hidroviário e ferroviário para transportar suas mercadorias até o Porto de Santos, como forma de garantir a eficiência nas operações e evitar atrasos nos embarques. E infelizmente esses modais são pouco utilizados, ficando grande parte de suas capacidades ociosas.

O sistema Anchieta Imigrantes é a principal ligação entre a região metropolitana da capital do Estado de São Paulo com o Porto de Santos. Liga também o Pólo Petroquímico de Cubatão, as indústrias e fábricas do ABCD¹ e a Baixada Santista. É o principal corredor de exportação da América Latina, com um movimento superior a 30 milhões de veículos por ano, é um sistema rodoviário de vital importância para a economia brasileira.

Na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) foi inaugurado o trecho Sul do Rodoanel, uma via expressa com distância entre 20 e 40 km do centro de São Paulo, com a função de agilizar o transporte entre o interior do Estado, as demais regiões do país e o Porto de Santos, a intenção é de interligar as dez rodovias que chegam à cidade, além de desafogar o tráfego da Capital.

O custo médio por 1.000Km/tonelada é de R\$ 36,00 na hidrovía, R\$ 60,00 na ferrovia e R\$ 90,00 na rodovia (dependendo da origem/destino e da operadora). O processo de crescimento das exportações brasileiras tem gerado impactos positivos, ao mesmo tempo em que revela uma série de fragilidades logísticas do país. Dentre os aspectos positivos, podem se destacar o aumento da participação do Brasil nas exportações mundiais (que saltou de 0,86% em 1999 para 1,1% em 2006), o crescimento da participação das exportações no PIB nacional (passou de 8,9% em 1999 para 10,4% em 2009), sem contar com o grande salto das reservas cambiais do país.

Entre o principal problema, no transporte, está o difícil acesso ao Porto de Santos por via rodoviária, além de alguns outros problemas detectados, como: a descarga e cegonheiros em vias públicas, por não ter espaços nos terminais; as linhas de ônibus coletivos que circulam próximo ao porto, que dificultam a logística e a armazenagem de cargas; falta de estacionamento para a frota e a falta de acesso rápido à área portuária.

As fragilidades, representadas pelas condições precárias das rodovias, pela baixa eficiência e falta de capacidade das ferrovias, pela desorganização e excesso de burocracia do

¹ Município de Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano e Diadema na Grande São Paulo

porto, tiveram como resultado o aumento das filas de caminhões, longas esperas de navios para a atracação e o não-cumprimento dos prazos de entrega ao exterior. Tudo isso resultou no aumento dos custos e na redução da competitividade dos produtos brasileiros no exterior.

4.1.1. A FERROVIA

A construção de ferrovias em São Paulo iniciou-se após a primeira metade do século XIX, formando uma verdadeira rede de captação do café em direção ao Porto de Santos. De 1867 até a década de 1930 existiam 18 ferrovias, sendo que, deste total, metade, com extensões inferiores a 100 km, serviam de ramais de captação de cargas para as grandes e médias companhias.

Nós últimos 50 anos, o transporte ferroviário no Brasil vem enfrentando problemas estruturais e conjunturais decorrentes do processo histórico de construção das ferrovias. Segundo informações da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), a atual estrutura férrea do país é a mesma do século XIX, e as condições em que se encontram são bastante precárias.

Este modal responde por apenas 13% da movimentação de cargas no Porto de Santos, sendo vítima da deficiência da infra-estrutura logística do maior porto do Brasil. Gargalos como caminhões circulando e estacionados nas linhas dos trens, falta de espaço físico e atrasos na liberação de cargas estão entre as dificuldades encontradas hoje pelos usuários e operadores desse modal.

Em geral, o traçado da malha é 30% mais longo que o das rodovias: a velocidade média dos trens é de apenas 23 km/h, em contrapartida com os 80 km/h dos trens americanos. Outro problema que agrava a situação é a falta de terminais modernos para armazenar e distribuir produtos com rapidez, segurança e agilidade, trazendo como consequência uma baixa produtividade das ferrovias locais.

De acordo com dados da MRS Logística, uma das concessionárias que atuam no Porto de Santos, as ferrovias hoje são bastante utilizadas, se compararmos a movimentação de cargas por esse modal há alguns anos, que não ultrapassavam 4% do total. Os problemas logísticos são considerados como as principais barreiras para uma maior utilização da malha ferroviária em Santos.

O sistema ferroviário de transporte de cargas apresenta inúmeras vantagens já que com ele, é possível transportar uma maior quantidade de produtos em uma única vez, reduzindo custos e entraves logísticos.

4.2 A ATRACAÇÃO E O BAIXO CALADO DO PORTO

No Brasil, ainda não existe cultura logística de “*door-to-door*” (porta a porta), que garanta ao exportador ou mesmo ao importador o encaminhamento do produto da fábrica ao cliente. E isso se dá exatamente porque o Porto de Santos, responsável por 25% do comércio exterior do país, ainda não é um *hub port*, um porto concentrador de cargas por onde passa mercadorias cujo destino final não seja o desembarque na região.

Principal porta de entrada e saída de produtos do Brasil, Santos ainda precisa de muitos investimentos em logística para se tornar o *hub port* que evitaria parada em entrepostos, barateando o custo da mercadoria.

Um grave problema, no que tange a atracação de navios, é o tempo médio de espera. Para navios de contêineres, este prazo caiu, entre 2006 e 2007, com uma média de 9 horas por navio.

O baixo calado também coloca em risco o papel de Santos como *hub port*. Mas, por enquanto, como está localizado no Estado mais rico da Federação (que concentra o maior mercado consumidor), e mantém o potencial concentrador de cargas (o que é fator decisivo para a escolha de um *hub port*), independe de calado para atrair navios e vem determinando o tamanho das embarcações que hoje chegam aos portos nacionais. Mas o que preocupa mesmo é se, de repente, Buenos Aires tornar-se o *hub port* do Cone Sul, atraindo cargas que poderiam vir para Santos.

Com a possibilidade de atracação de “super” navios, que chegam a movimentar até 150 mil toneladas, atualmente, com a restrição do calado do Porto de Santos, alguns navios, saem com capacidade reduzida, seria possível a redução em até um terço dos valores de frete praticados.

Santos movimenta mais de 80 milhões de toneladas por ano e tem uma infra-estrutura que, embora carecendo de novas obras, não pode correr o risco de se tornar obsoleta e inútil. Portanto, não pode deixar de ser o principal porto concentrador de cargas do Brasil.

Reverter essa tendência exige dos governos, federal e estadual, e da CODESP um esforço concentrado no sentido de viabilizar o mais rápido possível as obras de infra-estrutura previstas, como a construção do túnel de 2.700 metros sob o estuário, das avenidas perimetrais e de áreas de estacionamento, a modernização dos acessos, ferroviário e rodoviário e o reequipamento dos terminais portuários.

4.3 A BUROCRACIA

De acordo com a ANTAQ (2008), existe a necessidade de mudanças de hábitos e atitudes dos usuários dos serviços portuários. A falta de integração entre as entidades que atuam no Porto, tem como consequência enormes transtornos à movimentação de mercadorias.

Atualmente, mais de 28 órgãos e entidades atuam e interferem nas atividades portuárias, realizando suas funções de formas diferentes e desconectadas, ocorrendo até a cobrança de diferentes tarifas e atritos de jurisdição. Desta maneira há um atraso na liberação das mercadorias, o que causa elevados custos de armazenagem e movimentação.

5. ANÁLISE E RESULTADOS DA PESQUISA

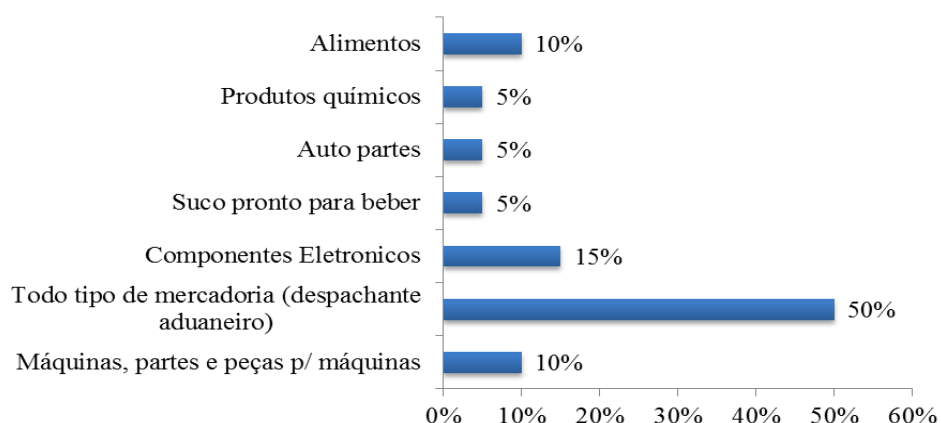
Nesta etapa do trabalho, foram tabulados e analisados os dados coletados a partir de entrevistas com os funcionários de empresas que atuam com exportação e importação de mercadorias e com despachantes aduaneiros, que também trabalham neste segmento, no período de 10/05/2010 a 04/06/2010. Como o formulário teve perguntas abertas, as respostas foram reunidas em grupos de categorias de forma a sintetizar o conteúdo, procurando evitar viés nas interpretações.

Foram distribuídos 45 questionários formados por perguntas abertas, fechadas e fechadas com possibilidade de acréscimo ao conteúdo, entre empresas da região da Grande São Paulo e ABCD – Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano e Diadema. A pesquisa obteve como resposta 44,44% dos questionários distribuídos, todos considerados

válidos para a tabulação. Os autores consideram que o tempo dado para a pesquisa não permitiu a aceitação de outras respondentes.

A primeira pergunta do questionário contribuía para a identificação da mercadoria que fazia parte da exportação e da importação, possibilitando deduzir o tipo de modal, volume transportado, capacidade da economia da região; por exemplo. Todos os dados estatísticos apresentados fazem parte do questionário da pesquisa, tabulados e analisados pelos autores.

Gráfico 1: Tipo de Mercadoria Exportada por sua empresa



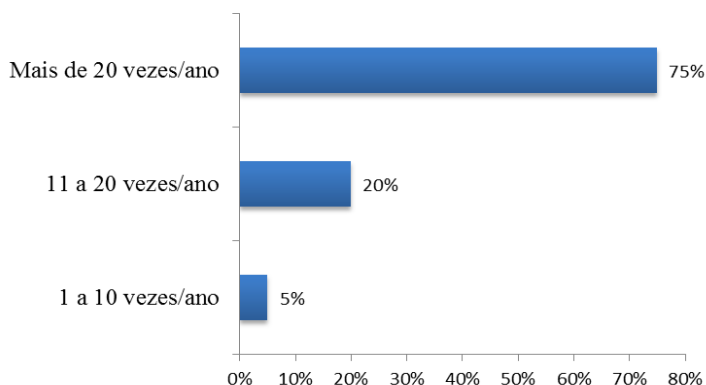
Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados da pesquisa.

O Gráfico 1 mostra que 50% dos entrevistados são despachantes aduaneiros e trabalham com a exportação de todos os tipos de mercadorias. A exportação de componentes eletrônicos ficou com 15%, máquinas e alimentos representam 10%, enquanto que suco pronto para o consumo, auto partes, produtos químicos, respectivamente, com 5% cada.

O tempo de atuação no mercado de exportação possibilita deduzir o tempo de experiência dos profissionais e há quanto tempo dependem dos serviços do porto. De acordo com os dados colhidos os profissionais e as empresas que atuam por mais de dez anos no mercado de exportação e importação representam 80% dos respondentes. Isto representa conhecimento do ramo em que atuam.

Quando questionadas com que frequência as empresas exportam, dos 44,44% dos questionários válidos, 75% fazem uso do modal marítimo, pois exportam mais de vinte vezes por ano, conforme representado no gráfico 2.

Gráfico 2: Frequência de exportação das empresas.



Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados da pesquisa.

Também é representativo o percentual de onze a vinte vezes de exportação do ano com 20 %. Isto mostra a pujança da região na atuação direta com o Porto de Santos.

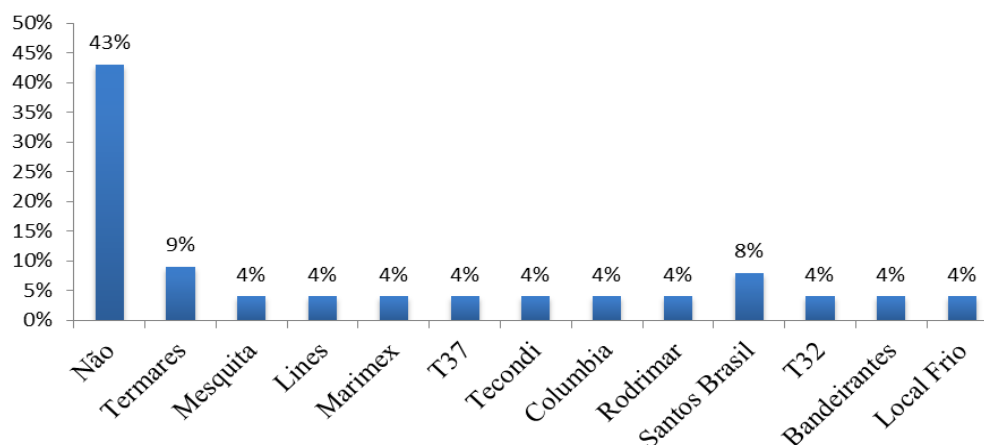
A justificativa é de que o transporte marítimo ainda é o modal mais econômico para o exportador ou importador, considerando o tamanho do mercado de consumo brasileiro e os demais com que se negocia, o volume de carga transportado faz a diferença na hora de computar o custo do produto final.

Em contrapartida, o modal marítimo é criticado pelos entrevistados pela demora a chegada no destino, devido à velocidade dos navios. A segunda maior crítica são os gargalos nas estradas para entregar a mercadoria no porto. Outros problemas identificados, mas com menor frequência, foram: demora no desembarço da documentação e da mercadoria; corte de mercadoria pelo armador; congestionamentos; e pouca retro-área. Sobre a capacidade dos navios não houve críticas, pois todos os navios são de grande capacidade para o tipo de mercadorias que as empresas entrevistadas exportam.

Na opinião do respondente sobre o Porto de Santos considerando principalmente os serviços prestados desde a necessidade de embarcar a mercadoria e até receber uma mercadoria do exterior. Para 70% dos entrevistados o Porto de Santos fica na categoria de regular. Os que consideram o porto bom, regular e ruim; respectivamente, representam 10% cada.

Em função da proximidade dos respondentes ao Porto de Santos, todos os entrevistados fazem o transporte da mercadoria até o porto pelo modal rodoviário. Nenhum deles utiliza o modal ferroviário que, apesar de ser uma opção e ter sido construído para facilitar o acesso ao porto, no momento não atende as necessidades dos exportadores.

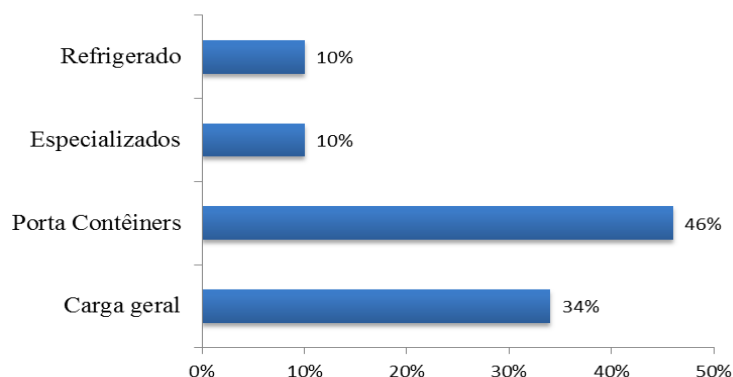
Gráfico 6: Utilização de terminais específicos no Porto de Santos.



Fonte: Elaborados pelos autores com base nos dados da pesquisa.

Ao serem questionados sobre a utilização de terminais específicos no Porto de Santos, 43% dos entrevistados não utilizam terminais específicos. Dentre os que utilizam, os terminais mais utilizados são Termares e Santos Brasil, e o restante utiliza outros terminais, demonstrados no gráfico 6.

Gráfico 7: Tipo de navios utilizados na exportação.



Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados da pesquisa.

O gráfico 7 mostra a tabulação da pergunta sobre o tipo de navio utilizado no transporte da mercadoria. A pergunta tinha o objetivo de identificar a relação entre o tamanho do navio e o calado do porto. O resultado foi para Os navios 46% Porta-Contêineres, e 34%, 10% navios especializados e outros 10% navios refrigerados. Os dados corroboram os dados obtidos no gráfico 1 que mostra o tipo de mercadoria exportada pelos respondentes. Por exemplo, os navios especializados para graneis como milho, soja e os refrigerados para os sucos.

Em relação a algum problema que tenha impedido o embarque/desembarque da mercadoria no Porto de Santos, o quadro 1 mostra que 20% dos entrevistados nunca tiveram problemas e sempre conseguiram embarcar dentro do prazo, mas 80% dos entrevistados não conseguiram, em algum momento, embarcar ou desembarcar. Destes, 40% responderam que o principal motivo foi a greve no Porto, 10% dos entrevistados disseram que o navio passou direto do Porto de Santos e descarregou a mercadoria no Porto do Rio de Janeiro, mostrando uma falta de organização por parte do armador, responsável pelo desembarque do navio no porto.

Quadro 1: Problemas que impediram o embarque/desembarque da mercadoria no Porto de Santos

DESCRIÇÃO	Respostas %
Nunca teve problemas	20
Greve	40
Demora no desembaraço da mercadoria	10
Navio passou direto do Porto e descarregou no RJ	10
Excesso de cargas no terminal	5
Demora na fila de entrega dos terminais	5
Gate fechado	5
Congestionamento, cancelamento de escala dos	5

armadores	
-----------	--

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados da pesquisa.

Uma das maiores dificuldades apontadas pelos entrevistados para embarcar ou desembarcar no Porto de Santos foi a demora, destacada por quase 43% dos entrevistados.

As greves e a infra-estrutura foram citadas por 10,71% para cada um dos quesitos, de acordo com os respondentes. Outros problemas como: gargalos, falta de investimentos, falta de espaço para armazenagem de cargas e os demais com menor importância, representam 3,57% (Quadro 2).

Quadro 2: Dificuldades encontradas para embarcar/desembarcar no Porto de Santos

DESCRIÇÃO	% respostas
Demora	42,86
Infra-estrutura	10,71
Greves	10,71
Excesso de tarifas	7,14
Cancelamento de escalas de navios	7,14
Gargalos	3,57
Falta de mão-de-obra	3,57
Falta de investimento	3,57
Falta de espaço para armazenagem de cargas	3,57
Custo de armazenagem	3,57
Burocracia	3,57

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados da pesquisa.

Foi proposto aos entrevistados que sugerissem melhorias ao Porto de Santos, cujas respostas foram tabuladas no quadro 3, com destaque para infra-estrutura (20,69%); Ampliação dos armazéns e terminais (13,79%); Baixar Taxas e Rapidez nas operações (10,34% cada).

Quadro 3: Sugestões de Melhorias ao Porto de Santos

SUGESTÕES	Respostas %
Infra-estrutura	20,69

Ampliação dos armazéns e terminais	13,79
Diminuição das taxas	10,34
Rapidez	10,34
Mudar sistema operacional	6,90
Otimizar operação de carga e descarga	6,90
Aumentar retro-área	3,45
Dragagem	3,45
Ligação da margem direita à margem esquerda	3,45
Melhorar recebimento de mercadorias	3,45
Organização	3,45
Simplificar atendimento	3,45
Melhorar as vias de acesso ao porto	3,45
Nenhuma	6,90

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados da pesquisa.

Outras melhorias citadas foram: Ligar a margem direita à margem esquerda; Otimizar as operações de carga e descarga; Organizar o Porto; Aumentar a retro-área; Simplificar o atendimento para agilizar a liberação e embarque das mercadorias; Melhorar o processo de recebimento; Melhorar as vias de acesso ao porto; Mudar o sistema operacional utilizado atualmente; Fazer a dragagem para possibilitar a atracação de navios maiores. A pesquisa ainda apurou que 10% consideram que o porto está bom do jeito que está, então não sugerem melhoria.

Todas as sugestões citadas já estão nos projetos da CODESP, mas ainda não foram concluídas e algumas ainda não foram nem iniciadas. O porto está sendo reestruturado, mas a lentidão neste processo torna-o cada dia mais defasado em relação aos Portos Internacionais. Faltam investimento e mão-de-obra para que o Porto conclua os projetos que estão em andamento e para que outras melhorias sejam colocadas em prática.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No início desta pesquisa foi estabelecido como objetivo a identificação dos principais problemas que afetam a movimentação de carga no Porto de Santos, tendo como base dados bibliográficos e uma pesquisa através de 45 questionários distribuídos para funcionários de empresas que fazem exportação ou importação de mercadorias e com despachantes aduaneiros, sendo o percentual de respondentes válidos de 44,44%.

Após a tabulação e análise dos dados é possível identificar alguns dos principais problemas de movimentação do Porto de Santos. Tais problemas são:

a) A demora no processo de entrada e saída de mercadorias através de um sistema falho de logística prejudica principalmente empresas que trabalham com o processo *Just-in-Time* (produção de acordo com a demanda, sem estoques), pois a mercadoria não chega nos prazos estipulados pelo exportador, conseqüentemente aumenta o custo da mercadoria.

Percebe-se que a participação da cadeia logística ao Comércio Exterior teve pequeno progresso devido a parcial modernização dos portos. As melhorias observadas ocorreram com maior ênfase devido aos investimentos em equipamentos, instalações e processos produtivos realizados. Os avanços em termos de gestão dos portos e de regulação, no entanto, foram bem mais lentos e ainda constituem os principais entraves ao crescimento do comércio exterior.

b) O modal ferroviário no Porto de Santos ainda é reduzido, mesmo observando se um pequeno aumento em sua utilização pelos exportadores. O Estado de São Paulo é o principal gerador de cargas para o Porto de Santos, mas a maior parte dessas cargas é transportada por rodovias. Os portos têm um papel importante na cadeia logística voltada para as exportações, tendo em vista que 95% do volume de carga é exportado por via marítima, e certamente poderão exercer um papel bem maior, comparado com aquele que vêm desenvolvendo tradicionalmente, além de contribuírem para reduzir o *lead time* das exportações. Seu foco na atividade portuária, ainda permanece na recepção e no despacho de cargas, modelo totalmente ultrapassado no resto do mundo, já que nas economias industrializadas, os portos são também centros de serviços de valor agregado e parceiros imprescindíveis na montagem de serviços de logística de abrangência internacional.

c) As administrações portuárias no Brasil ainda necessitam de visão quanto às estratégias e às etapas de evolução dos portos, para torná-los mais atualizados num conjunto mais abrangente da política de comércio exterior do país. Essa carência acontece devido a ausência de coordenação e de uma política pragmática que resulte em integração e sinergia entre os seus principais órgãos, o Conselho de Autoridade Portuária e a Administração do Porto.

Mesmo o governo brasileiro tendo assumido algumas ações no sentido de reduzir os tempos de deslocamento, os custos de transporte doméstico e o movimento de comércio, particularmente com a edição da Instrução Normativa 79, publicada em 11 de outubro de 2001, que incentiva a industrialização e pequenas transformações em áreas próximas aos portos, sugere-se políticas que contribuam ainda mais para incentivar a transformação industrial no Brasil, quer como etapa intermediária ou final da cadeia de produção.

Independentemente do fato de essas atividades serem geradoras de emprego, resultarem em transferência de tecnologia ou em qualquer outro benefício para o país, elas certamente contribuirão para incrementar o movimento de comércio, para aumento de escala e, conseqüentemente, redução dos custos portuários e fretes marítimos.

Diante dos fatos, sugere-se alguns projetos para a modernização e reestruturação do Porto de Santos: Investimentos para reformar e ampliar a linha férrea, pois a linha é a mesma desde sua inauguração do século XIX. Usando a tecnologia atual, é possível torná-la mais rápida, principal reclamação dos exportadores. Utilizando a ferrovia, os custos com fretes serão mais baratos e a há mais segurança da mercadoria, do que se transportada por rodovias. Divulgação e incentivo do acesso ao Porto por ferrovia, desafogando o trânsito das rodovias. Comprar equipamentos modernos, como guindastes, esteiras rolantes para contêineres, para tornar o Porto mais eficiente, minimizando o tempo de espera de embarque e desembarque, barateando custos de armazenagem. Os equipamentos utilizados atualmente não existem mais nos portos da Europa, foram substituídos por equipamentos mais eficientes, que comportam

grande capacidade de movimentação. Concluir a dragagem para que grandes navios possam atracar na costa do Porto, utilizando sua capacidade total e reduzindo custo de fretes.

Exigir que o governo invista 100% dos valores destinados aos portos e conclua os projetos inacabados e os projetos arquivados. Melhorar as condições das rodovias Anchieta-Imigrantes, liberando o fluxo de caminhões que têm como destino o Porto de Santos e prejudicados pelo grande fluxo de carros de passeio, principalmente aos fins de semana e feriados. A solução seria criar uma pista exclusiva para caminhões de cargas, com acesso direto à entrada do Porto.

Qualificar os profissionais operacionais do Porto, incentivando que os mesmos voltem a estudar e façam cursos de reciclagem e aperfeiçoamento na área em que atuam. Isso agilizaria a liberação dos documentos e das movimentações de cargas dentro do Porto.

O Porto de Santos, por ser a porta de entrada e saída de mercadorias do Brasil, precisa estar preparado para a movimentação e diversificação das atividades portuárias em função do aumento das negociações internacionais com as novas aberturas econômicas. Os avanços tecnológicos trouxeram uma evolução dos métodos de manuseio e movimentação de cargas, permitindo uma operação cada vez mais ágil e eficiente. A modernização do Porto é imprescindível para o desenvolvimento das relações internacionais entre o Brasil e o mundo.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

AGUIAR, Maria Aparecida Ferreira de; JUNQUEIRA, Luciano Antonio Prates e FREDDO, Antonio Carlos de Moura. O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos. RAP. Rio de Janeiro 40(6):997-1017, Nov./Dez. 2006.

BAHIA, P. Q. A Vantagem Competitiva dos Portos de Santarém e Itacoatiara em relação ao Porto de Santos: o Caso do Escoamento da Soja do Mato Grosso. REVISTA ANGRAD. Volume 9. Número 1. http://www.angrad.org.br/resources/circuits/edition/edition_31.pdf

BARAT, Jossef. Transporte e energia no Brasil. São Paulo: Bertrand. 1992.

BELHOT, Renato V.. A formação de rotas de veículos na distribuição física e métodos de solução. EAESP/FGV. dissertação de mestrado. 1991.

BOTTER, Rui Carlos; TACLA, Douglas e HINO, Celso Mitsuo. Estudo e Aplicação de Transporte Colaborativo Para Cargas de Grande Volume. Pesquisa Operacional, v.26, n.1, p.25-49, Janeiro a Abril de 2006. versão impressa ISSN 0101-7438 / versão online ISSN 1678-5142.

BOVET, David M. e THIAGARAJAN, Sridhar. Logística Orientada para o Cliente. Revista H S M M a n a g e m e n t. número 1 8. *j a n e i r o - f e v e r e i r o 2 0 0 0.*

DIAS, Marco Aurélio Pereira. Transporte e distribuição física. São Paulo: Atlas. 1987.

HASHIBA, T. ET.AL. Modelo para Seleção de Cargas no Transporte Marítimo de Contêineres. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo: Departamento de Engenharia Naval e Oceânica.2008. http://www.ipen.org.br/downloads/XXI/178_Hashiba_Tiffany.pdf

KEEDI, Samir e MENDONÇA, Paulo C. C. Transportes e Seguros no Comércio Exterior. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

KEEDI, Samir. Transporte, Unitização e Seguros. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

LABEGALINI, L. & MARTINS, R. S.. Custos de transação no Transporte por Cabotagem no Brasil: a perspectiva dos Embarcadores. Revista Angrad. Volume 9. Número 2. http://www.egrad.org.br/resources/circuits/edition/edition_33.pdf

MARTINS, Ricardo Silveira e XAVIER, Wesley Silva. Atributos do Serviço de Transporte no Relacionamento Indústria-Varejo. RBGN - Revista Brasileira de Gestão de Negócios. Abril/junho 2011. ISSN 1806-4892. V.13. número 39. P.193 -204.

MELO, Fernando Homem de. Proálcool, energia e transportes. São Paulo: FIPE/Pioneira. 1981.

PARREIRAS, Reinaldo & MENDONÇA, Darcy F.. Marketing de transporte de cargas. Rio de Janeiro: McGraw-Hill. 1990.