

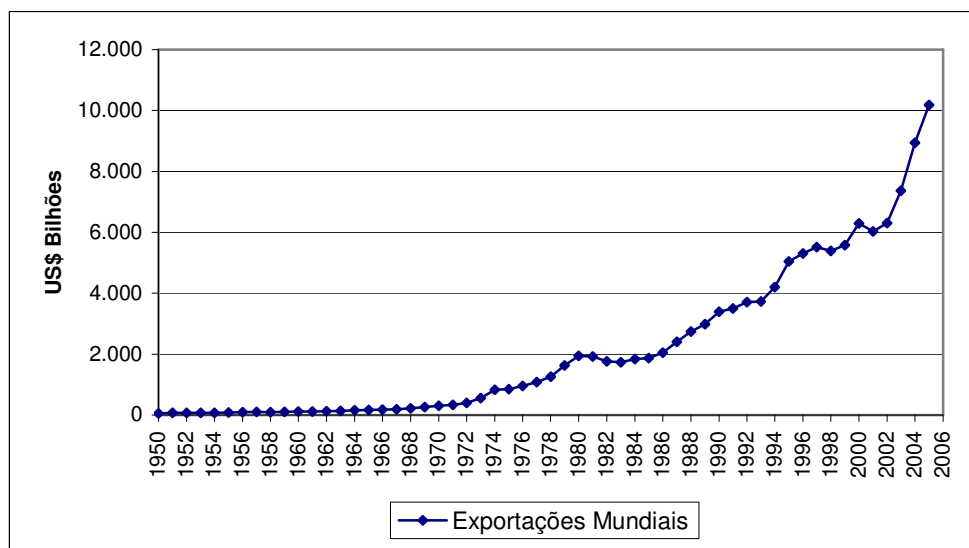
Artigo para a Revista Global – Novembro de 2006

A Importância do Porto de Santos para o Comércio Exterior Brasileiro

A globalização torna os processos econômicos interdependentes e complexos e induz as empresas a expandir a escala de suas operações e, conseqüentemente, aumentar a movimentação de bens e serviços comercializados.

Além disso, considerando que os processos logísticos constituem o sustentáculo do comércio mundial que, conforme a Figura 1, tem crescido a taxas cada vez maiores, a integração e a colaboração entre os elos da cadeia logística são hoje fatores críticos para a competitividade global.

Figura 1 - Evolução das Exportações Mundiais entre 1950 e 2005
(O valor para 2006 é estimativo)

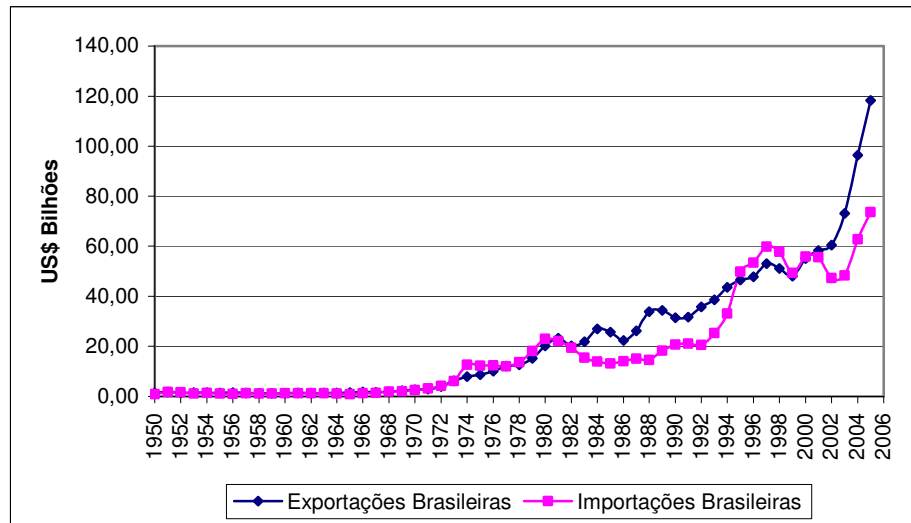


Fonte: SECEX – Secretaria de Comércio Exterior – MDIC – 2006

A Figura 2 mostra que o comércio exterior brasileiro tem, também, crescido a taxas significativas. Porém, conforme a Figura 3, esse crescimento apresentou por um longo período uma velocidade inferior à média mundial, o que causou uma redução da participação brasileira no comércio mundial. Fica claro que em certos períodos o crescimento das exportações brasileiras foi inferior ao mundial, chamando atenção as décadas de 50 e 60 e alguns anos nas décadas de 80 e 90. No final da década de 90 a participação das exportações brasileiras frente ao total das exportações mundiais

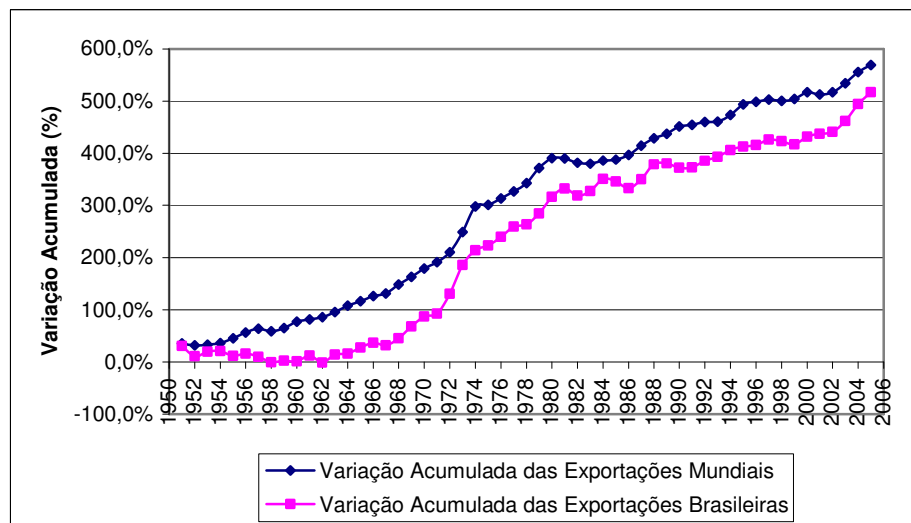
chegou a um mínimo de 0,9%. Já a partir do ano 2000 o crescimento das exportações brasileiras tem superado sistematicamente o das exportações mundiais, sendo que em 2005 a participação brasileira no comércio mundial atingiu 1,2%.

Figura 2 - Exportações e Importações Brasileiras entre 1950 e 2005



Fonte: SECEX – Secretaria de Comércio Exterior – MDIC – 2006

Figura 3 – Ritmo de Crescimento das Exportações Mundiais e Brasileiras entre 1950 e 2005



Fonte: SECEX – Secretaria de Comércio Exterior – MDIC – 2006

Como é do conhecimento geral, além dos empecilhos institucionais, há muitos gargalos na infra-estrutura brasileira que emperram de forma alarmante o desenvolvimento do país e suas exportações, incluindo rodovias, ferrovias, hidrovias interiores, armazéns, portos e aeroportos. Os portos brasileiros, elo fundamental no processo logístico do país, tanto para o longo curso quanto para a cabotagem, foram alvo de melhorias substanciais ao longo da última década, em virtude da implementação dos preceitos da Lei 8.630 de 25/02/1993 (Lei dos Portos). A importância da eficiência dos portos para a logística do país torna-se mais clara quando se afirma que 93% do comércio exterior brasileiro passa pelo transporte marítimo e que o crescimento substancial de nossa inserção no comércio mundial é condição *sine qua non* para o desenvolvimento do país, cujo PIB encontra-se estagnado na faixa de 3%, enquanto o mundo cresce a taxas médias em torno de 5%.

Desde meados do século XX, os portos mundiais vêm sofrendo uma evolução significativa, retratada na Tabela 1. De simples pontos de atracação de navios para carregar e descarregar bens, os portos estão se tornando plataformas logísticas, com possibilidades muito mais amplas de atuação e relacionamento, incluindo uma grande variedade de serviços e até a realização de atividades industriais.

Essa evolução acontece também no Brasil, mas mais uma vez numa velocidade aquém do desejável. Há um imenso espaço de mudança a ser preenchido, para que se possa sequer comparar os portos brasileiros com um grande número de portos avançados hoje existentes no mundo. O Brasil possui cerca de 40 portos marítimos ao longo de sua costa sendo que, conforme a Tabela 2, apenas 6 (seis) deles responderam, no primeiro semestre de 2006, por 52,9% em valor de todo o comércio exterior brasileiro. Além disso, é notável o fato que somente o porto de Santos movimentou 26,8% desse total, ou seja, mais de $\frac{1}{4}$ (um quarto) de todo o comércio exterior brasileiro, o que dá uma medida de sua enorme importância para o país.

Tabela 1 – Etapa de Evolução dos Portos

	1ª Geração	2ª Geração	3ª Geração
Período de Desenvolvimento	<ul style="list-style-type: none"> • Antes dos anos 60 	<ul style="list-style-type: none"> • Após os anos 60 	<ul style="list-style-type: none"> • Após os anos 80
Principais Cargas	<ul style="list-style-type: none"> • Carga geral e granéis 	<ul style="list-style-type: none"> • Carga geral e granéis 	<ul style="list-style-type: none"> • Cargas containerizadas, unitizadas e granéis
Atitude e Estratégia de Desenvolvimento do Porto	<ul style="list-style-type: none"> • Conservadora • Ponto de interface entre modais de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> • Expansionista • Centro de transporte comercial e industrial 	<ul style="list-style-type: none"> • Orientado para o comércio • Centro de transporte integrado e plataforma logística e para o comércio internacional
Atividades	<ul style="list-style-type: none"> • Carga, descarga, armazenagem e serviços de navegação • Cais para atracação das embarcações • Abastecimento dos navios 	<ul style="list-style-type: none"> • Carga, descarga, armazenagem e serviços de navegação • Cais para atracação das embarcações • Abastecimento dos navios • Transformação da carga, serviços comerciais e industriais vinculados aos navios 	<ul style="list-style-type: none"> • Carga, descarga, armazenagem e serviços de navegação • Cais para atracação das embarcações • Abastecimento dos navios • Transformação da carga, serviços comerciais e industriais vinculados aos navios • Distribuição de informações e carga, atividades logísticas, terminais e distribuição doméstica
Características da Organização	<ul style="list-style-type: none"> • Atividades independentes dentro do porto • Relação informal entre porto e os usuários 	<ul style="list-style-type: none"> • Relação próxima entre porto e os usuários • Relação pouco integrada entre as atividades realizadas no porto • Relacionamento próximo com a municipalidade 	<ul style="list-style-type: none"> • Comunidade portuária integrada • Integração do porto com a rede com a rede de comércio e transporte • Relação próxima entre o porto e a municipalidade • Organização portuária ampliada
Características da Produção de Serviços	<ul style="list-style-type: none"> • Concentrada no fluxo de carga • Serviços relativamente simples • Baixo valor agregado 	<ul style="list-style-type: none"> • Fluxo da carga • Transformação da carga • Serviços integrados • Valor agregado médio 	<ul style="list-style-type: none"> • Fluxo de carga e informações • Distribuição de carga e informações • Pacote de serviços múltiplos
Fatores Decisivos	<ul style="list-style-type: none"> • Trabalho e capital 	<ul style="list-style-type: none"> • Capital 	<ul style="list-style-type: none"> • Tecnologia e <i>know-how</i>

Fonte: UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development – 1994

Tabela 2 – Participação dos Portos no Comércio Exterior Brasileiro (Janeiro a Junho de 2006)

Porto	Exportações (US\$ FOB)	Importações (US\$ FOB)	Total (US\$ FOB)	Participação %	Acumulado %
Santos (SP)	17.998.312	9.453.608	27.451.920	26,8%	26,8%
Vitória (ES)	5.694.113	2.302.130	7.996.243	7,8%	34,7%
Paranaguá (PR)	3.617.382	1.433.777	5.051.159	4,9%	39,6%
Sepetiba (RJ)	2.977.898	1.804.654	4.782.552	4,7%	44,3%
Rio de Janeiro (RJ)	3.089.879	1.397.848	4.487.727	4,4%	48,7%
Rio Grande (RS)	3.215.058	1.081.805	4.296.863	4,2%	52,9%
Outros Portos, Aeroportos e Fronteiras	24.307.658	23.893.775	48.201.433	47,1%	100,0%
Total Nacional	60.900.300	41.367.597	102.267.897		

Fonte: AliceWeb – SECEX – MDIC – 2006

No entanto, apesar de sua importância, o porto de Santos não tem recebido a devida atenção por parte do Governo Federal. De fato, houve a concessão quase completa da operação de seus terminais, que trouxe um substancial crescimento dos investimentos da iniciativa privada e da produtividade, mas os aspectos básicos associados à infraestrutura comum e outros fatores, responsabilidades de governo, têm sido permanentemente protelados. Aí se incluem fatores críticos como:

- a) Um enorme retardamento na dragagem do canal visando manter e desejavelmente ampliar a capacidade do porto de receber navios de maior porte, necessidade absoluta no momento em que são cada vez maiores os navios, especialmente os transportadores de contêineres de longa distância (*sistema feeder*) ;
- b) A construção longamente adiada das avenidas perimetrais das margens direita e esquerda do porto, as quais permitirão separar os fluxos rodoviário do ferroviário associados ao porto e o fluxo de veículos do tráfego urbano, trazendo maior ordenação ao tráfego do porto e da área urbana da cidade, hoje à beira do caos;
- c) A necessária participação efetiva do Governo do Estado de São Paulo e das municipalidades limdeiras (Santos, Cubatão e Guarujá) na gestão do porto e, porque

não, nos investimentos no mesmo. Durante os anos de 2001 e 2002 foi realizado um grande esforço no sentido de efetivar a regionalização do porto de Santos, com base na 2.977 de 10/05/1996 (Lei da Delegação), visando passar sua administração para o Governo do Estado de São Paulo e para as municipalidades lindeiras, a qual não foi efetivada por motivos claramente políticos. Nesse momento de transição da vida política nacional, seria muito pertinente que o Governo do Estado de São Paulo e o Governo Federal retomassem os entendimentos para que a gestão do porto de Santos seja no mínimo compartilhada e que as autoridades e a sociedade regionais possam atuar e opinar de forma mais efetiva na caracterização, na operação e na regulamentação desse elo tão importante para a economia regional e nacional. Uma atitude menos política e mais voltada para o desenvolvimento fará certamente aflorar muita sinergia.

Autores:

Professor Manoel A. S. Reis – Coordenador do FGV – CELog mreis@fgvsp.br

Professor Getúlio Akanabe – Colaborador do CELog

Colaboraram na preparação deste artigo o Prof. Claude Machline da FGV – EAESP e Carolina Chaub da FATEC – ES.