

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA  
MERCANTE – EFOMM**

**REFORMA POTUÁRIA**

**Eliel da Silva Daniel Santos**

**Orientador  
Prof.: CMG Conde**

**Rio de Janeiro  
2010**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE –  
EFOMM**

**REFORMA POTUÁRIA**

Apresentação de monografia ao centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas (FOMQ) da Marinha Mercante.

Por: Eliel da Silva Daniel Santos.

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE –  
EFOMM**

**AVALIAÇÃO**

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): \_\_\_\_\_

NOTA: \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

\_\_\_\_\_  
Prof: \_\_\_\_\_

Titulação

Instituição

\_\_\_\_\_  
Nome Completo

Titulação

Instituição

\_\_\_\_\_  
Nome Completo

Titulação

Instituição

NOTA: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

**EPIGRAFE**

Você pensa o que você lê.

Autor desconhecido

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à minha família, amigos e professores por terem me apoiado e ensinado durante esses três anos de curso.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho a minha família e meus amigos por me apoiarem durante o curso da EFOMM.

## **RESUMO**

Este presente estudo analisou a Reforma Portuária. O Brasil na década de 70 teve um grande crescimento. Após o setor viveu uma estagnação. Nos últimos anos a expansão da economia nacional e o crescimento da indústria do petróleo em mar aberto estão impulsionando o crescimento do setor marítimo brasileiro.

Palavras-chaves: Reforma Portuária- Economia Nacional- Globalização da economia

## **ABSTRACT**

This study examined the Port Reform. Brazil in the 70s has greatly increased. After the sector has experienced a stagnation. In recent years the expansion of the national economy and industry growth of offshore oil are driving the growth of the maritime industry in Brazil.

Keywords: Reform of Port-Economy-National Economic globalization



**SUMÁRIO**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>INTRODUÇÃO</b>   | <b>10</b> |
| <b>CAPÍTULO 1 - A REFORMA PORTUÁRIA</b>   | <b>12</b> |
| 1.1 A Lei nº 8.630, de 1993   | 12        |
| 1.2 Fundo da Marinha Mercante (FMM)   | 17        |
| <b>CAPÍTULO 2 - A CONSOLIDAÇÃO DA LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS</b>            | <b>19</b> |
| 2.1 A Lei de Modernização dos Portos  | 19        |
| 2.2 A atuação do governo federal  | 20        |
| <b>CONCLUSÃO</b>  | <b>26</b> |
| <b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>   | <b>27</b> |
| <b>ANEXO 1 - Principais cargas exportadas pelo sistema portuário brasileiro</b> | <b>29</b> |
| <b>ANEXO 2 - LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993</b>                       | <b>30</b> |

## INTRODUÇÃO

A Marinha Mercante tem contribuído de forma marcante para o progresso da humanidade. Sua participação na história dos povos remonta à época em que o homem, aventureiro e ávido por aumentar suas trocas comerciais, buscou nos mares à via capaz de superar as barreiras que o limitavam. A partir de então, a conquista dos mares tornou-se essencial para o desenvolvimento das nações que sobre eles se debruçam. (CIAGA, 2008)

A navegação de longo curso no país teve grande impulso nos anos 70 com a implementação de diversos planos de construção naval apoiados em fortes incentivos e subsídios governamentais. Até então, todas as empresas eram estatais - Fronape (granel líquido), Docenave (granel sólido) e Lloyd Brasileiro (carga geral). Somente após a introdução de forte controle do governo sobre todas as etapas relativas à operação (rotas, fretes, parcerias etc.), as empresas privadas se lançaram nesta atividade.

O desenvolvimento verificado desde então, ocorreu de forma rápida e contínua até meados da década de 80. Após este período foram postas em prática diversas medidas que alteraram profundamente o ambiente de forte proteção à indústria nacional, resultando numa imediata retração dos investimentos.

A partir da década de 2000, influenciada pelo fenômeno da globalização e da estabilização da economia, a marinha mercante nacional começou a se desenvolver novamente, mas com esse crescimento, observa-se que muitas melhorias precisam ser feitas para que os portos nacionais estejam prontos para suprir as necessidades de recebimento e transporte de mercadorias.

Ressalta-se que atualmente, a atividade de marinha mercante compreende um aglomerado de diferentes mercados, que não apresentam praticamente nada em comum. Entre elas menciona-se: as *ferries* e navios de cruzeiro, que dizem respeito à atividade de turismo e o transporte de cargas: granéis líquidos, granéis sólidos, contêineres e navios especializados

Verificou-se que a reestruturação dos processos industriais no mundo inteiro introduziu novos desafios para o setor de marinha mercante. A simples prestação de serviços de transporte porto a porto foi substituída por sofisticados sistemas de logística.

Assim, este estudo buscará responder a seguinte questão: Quais são os investimentos que devem ser realizados para que os portos brasileiros estejam em condições de suprir a necessidade de recebimento e transporte de mercadorias no atual contexto globalizado?

# CAPÍTULO 1

## A REFORMA PORTUÁRIA

### 1.1 A Lei nº 8.630, de 1993

O processo de modernização portuária tem enfrentado durante os onze anos de vigência da Lei nº 8.630, de 1993, foi estabelecido pelas lideranças empresariais, no final de 2004, que a Comissão Portos terá atuação permanente fundamentada na seguinte Visão: a busca de que seja concedido aos portos e terminais portuários nacionais o tratamento de atividade empresarial, permitindo-lhes competir em igualdade de condições com seus melhores equivalentes estrangeiros.

Constitui seus Objetivos e Missão, atuar e cooperar para que os portos e terminais portuários sejam instrumentos efetivos para o desenvolvimento da economia nacional, especialmente:

- Buscando formar uma cultura portuária, através de orientações ao setor empresarial na interpretação da Lei dos Portos e na política a ser adotada pelos portos, principalmente em relação aos aspectos institucionais e às relações trabalhistas;

- Buscando fazer com que o Governo adote uma política portuária nacional que priorize a livre competição, a otimização do patrimônio portuário, o desenvolvimento econômico e tecnológico do setor, a desoneração tributária dos equipamentos e bens utilizados na movimentação de cargas nos portos e terminais, a atração e garantia dos investimentos, a valorização do trabalho portuário e a proteção do meio ambiente.

- Buscando junto aos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, e, também, às entidades de classe, a efetiva adoção de todas as ações necessárias à implementação da

modernização dos portos nacionais, fundamentando-se nos princípios estatuídos pela Lei Federal nº 8.630, de 1993, visando sempre a continuidade da Reforma Portuária, possibilitada por essa lei, cuja essência é a privatização dos serviços portuários.

- Desenvolvendo ações junto aos CAPs, OGMOs, SINDOPs e à FENOP, para divulgar e fazer cumprir a política portuária empresarial.

- Propugnar pela adoção de uma administração portuária autônoma, estratégica e eficiente, que tenha condições de atender às necessidades da economia nacional, compatibilizando os objetivos dos seus administradores com o dos “stake holders” (importadores, prestadores de serviços, agentes fiscais e todos os demais grupos que tenham interesse, responsabilidade ou reivindicação quanto ao desenvolvimento da atividade portuária).

- Promover entendimentos com entidades dos trabalhadores portuários visando o permanente aprimoramento de sua qualificação.

Com a Lei nº 8.630/93, introduziram-se alguns mercados relevantes nos portos organizados, como por exemplo, o de manuseio de carga e o de exploração de instalações dedicadas. Manteve-se, contudo, a prerrogativa da Autoridade Portuária de atuar como contestadora desses mercados, uma vez que, como operadora portuária nata, ela pode atuar para baixar preços no interesse do bem-estar social. Os dois mercados relevantes podem ser divididos em outros mercados, dependendo do tipo de carga e de seu manuseio.

A Administração do Porto e o CAP também têm atribuição para estabelecer os padrões de desempenho, quanto à movimentação de cargas, através dos regulamentos de exploração do porto, da norma de qualificação de operadores e dos editais de licitação para arrendamento das instalações, com a fixação dos compromissos a serem assumidos por ambas as partes (arrendatário e poder concedente).

Com relação às tarifas portuárias, desde 1995 elas foram desindexadas, mas o governo tem mantido rigoroso controle sobre elas permitindo reajustes em caso excepcionais e pontuais, ou seja, nas cargas em que haja necessidade de recuperação de custos. A Administração do Porto apresenta a proposta de reajuste ou revisão tarifária, devidamente aprovada pelo governo, e a submete à homologação pelo CAP. Assim sendo, o estabelecimento dos valores tarifários é resultado de um processo de negociação entre as partes (Governo Federal, Administração do Porto e CAP).

Dentro das atribuições dadas pela Lei nº 8.630/93, a regulação da atividade portuária local da região é função comum da Administração Portuária e do Conselho de Autoridade Portuária. A atuação de ambos é atualmente supervisionada, em nível federal, pelo MT. Com a instalação das agências esta supervisão passará a ser exercida pela ANTAQ.

Muito tem sido discutido sobre possíveis conflitos entre a Administração do Porto e o Conselho de Autoridade Portuária. A luz do que dispõe a Lei 8.630/93, podemos concluir que:

- Em seu artigo 3º a Lei estabelece que a Administração do Porto é a Autoridade Portuária. O CAP é um conselho consultivo e de regulação, com algumas competências de aprovação e homologação, compartilhando as funções regulatórias, mas não a administração do porto. Assim sendo temos que:

- A Administração do Porto é o órgão executivo de gerência, fiscalização, regulamentação, organização e promoção da atividade portuária, conforme expresso no parágrafo 1º do art.33 da Lei;

- O CAP atua como fórum consultivo, de regulação e de supervisão, no que concerne às atividades e serviços realizados no porto, dos operadores portuários, dos arrendatários, dos trabalhadores e dos usuários.

- As competências do Conselho de Autoridade Portuária concentram-se na atividade portuária, não havendo ingerência direta sobre a entidade exploradora do porto, empresa pública ou privada na sua constituição. A atuação do CAP sobre a Administração do Porto restringe-se à indicação de dois

de seus membros, sendo um da classe trabalhadora e outro da classe empresarial, para integrarem o Conselho de Administração da empresa.

- O Conselho de Autoridade Portuária, sem personalidade jurídica, atua diretamente na regulação da atividade nos seguinte tópico:

- Homologação dos valores das tarifas portuárias e do horário de funcionamento do porto;

- Aprovação das normas de qualificação do operador portuário e de exploração do porto;

- Aprovação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto.

Nesses casos, o Conselho fica com a decisão final, deliberando sobre proposta apresentada pela Administração do Porto.

- A Administração do Porto tem comprometimento com o resultado de sua atuação que, de certa forma, é influenciada pelas decisões do Conselho, em especial na tarifa e no orçamento. Um exemplo típico é a questão da dragagem de manutenção ou aprofundamento, cuja proposta de recolhimento de adicional pode ser vetado pelo CAP, com prejuízo da administração da atividade.

- O Conselho tem ainda outras atuações relevantes, como promover a concorrência e preservar o meio ambiente, tarefas também de responsabilidade da Administração Portuária. Aqui, trata-se de uma atuação em parceria, com o CAP assumindo a função de conselho consultivo, até por falta de definição exata da forma como essas atribuições seriam realizadas na prática.

- A Administração do Porto não deve ficar hierarquicamente subordinada ao CAP porque tal solução poderá limitar sua atuação, causando

perda da flexibilidade necessária para agir em um mercado altamente competitivo, uma vez que o CAP é formado de blocos com interesses conflitantes nem sempre de acordo com os interesses da administração portuária.

Atualmente, algumas das Administrações Portuárias, devido a problemas financeiros, estão encontrando dificuldades para a implantação do novo modelo proposto, de maior autonomia gerencial e financeira, atuando basicamente como autoridade portuária, gestora do patrimônio e reguladora local, não mais exercendo funções operacionais.

As receitas das administrações portuárias são compostas basicamente por receitas patrimoniais (arrendamentos, aluguéis, etc.) e tarifárias. Os programas de arrendamento já foram quase totalmente implantados, mas muitos já apresentam alguns problemas com a ocorrência de questionamentos na justiça quanto aos termos contratuais firmados, resultando, em alguns casos, no não pagamento do arrendamento pelo arrendatário, comprometendo a receita patrimonial.

Por outro lado, houve uma redução muito grande nas tarifas após a promulgação da Lei nº 8.630/93, como parte de uma estratégia do governo de diminuição dos custos portuários. Em muitos casos, esta redução não apresentou resultados significativos para o usuário, por causa da pequena participação da tarifa no preço global, mas que representa uma perda considerável na receita da Administração do Porto.

Como resultado, em alguns portos esta redução da receita, embora seguida de um grande esforço de diminuição de gastos, como a implantação de programas de reestruturação (redução de pessoal, otimização de funções, redução de horas extras) e renegociação ou cancelamento de contratos de prestação de serviços, gerou um passivo que vem se acumulando ao longo do tempo.

Este passivo é composto principalmente por despesas não ligadas à atividade fim como complementação de aposentadorias, processos judiciais trabalhistas, planos de



desligamento voluntário e dívidas com organismos do governo entre eles o INSS e a Receita Federal, na maioria gerada por questões independentes da atuação das administrações portuárias.

Para que o modelo proposto de Administração Portuária moderna, flexível, autônoma gerencial e financeiramente possa ser implantado é imprescindível que este passivo seja equacionado, o que não parece ser possível sem a participação do governo, já que as Administrações Portuárias não conseguiriam gerar sozinhos os recursos necessários.

## **1.2 Fundo da Marinha Mercante (FMM)**

Em 24 de abril de 1958, era criado o Fundo da Marinha Mercante (FMM), com o objetivo de fortalecer a Marinha Mercante do Brasil e se consolidar como um forte instrumento da política de fomento à indústria naval brasileira. Em 2008, celebram-se os 50 anos da criação do Fundo da Marinha Mercante (FMM), que depois de enfrentar um lamentável declínio motivado pela falta de investimentos e de demanda de produção, hoje retoma o fôlego e reafirma a sua importância para o crescimento do setor naval brasileiro.

Atualmente, o FMM se destaca como importante organismo do Programa de Expansão e Modernização da Marinha Mercante e foi incluído entre as prioridades do Programa de Aceleração do Crescimento do governo Federal. O Fundo prevê recursos na ordem de R\$ 2,1 bilhões para este ano.

Em razão da pouca demanda, até 2006, os recursos do FMM eram subutilizados, avalia a diretora do Departamento do Fundo, Débora Teixeira. “Graças ao desenvolvimento econômico do país, o quadro mudou. A demanda está aquecida. Hoje, nós já temos encomendas para apoio a plataformas, que são chamadas embarcações *offshore*, e também obras para aumentar a oferta na cabotagem. Então é para isso que a diretoria de governo, de fomentar o setor, está acontecendo”, disse.

De acordo com a Secretaria de Fomento para Ações do Ministério dos Transportes, à qual o Fundo é vinculado, os financiamentos e a arrecadação tiveram crescimento expressivo nos últimos cinco anos. Nesse período, foram viabilizadas 133 embarcações, a partir da elevação de recursos que passaram de R\$ 713 milhões em 2003, para R\$ 1,35 bilhão em 2007. Está prevista, em 2008, a construção de pelo menos mais 35 novas embarcações. Investimentos em tecnologia foram realizados para apoiar o crescimento da arrecadação. Criado em 2002, o Sistema Mercante para recebimento da tributação online otimizou os trâmites burocráticos e os procedimentos necessários à liberação de cargas. Com isso, reduziram-se os custos e o tempo de operação nos portos brasileiros.

De acordo com a Gazeta Mercantil (2008) a navegação brasileira ressurgiu com o programa de remodelamento da indústria naval. Entretanto, ainda enfrenta a falta de mão-de-obra especializada. Um estudo da Universidade de São Paulo (USP) mostra que para este ano haverá um déficit de 456 oficiais da Marinha Mercante no País. Essa é uma das conclusões do "Diagnóstico da Disponibilidade de Oficiais de Marinha Mercante de 2008 a 2013" pesquisa realizada pela Escola Politécnica da USP. Até 2015, o setor marítimo deve enfrentar desequilíbrio de 25% na oferta de profissionais da marinha mercante em relação à demanda de oficiais para as áreas de cabotagem, longo curso, apoio marítimo e Transpetro/Petrobras, com o atual ritmo de crescimento do setor previsto.

Para o período até 2013, esse percentual deve elevar para 31%, segundo conclui o mesmo estudo. A atual carência de oficiais brasileiros é administrável, porém o crescimento dessa carência, sem intervenção governamental, poderá afetar negativamente o desenvolvimento das atividades de marinha mercante.

O estudo sugere ainda que o governo brasileiro amplie a capacidade das escolas, permitindo que instituições particulares ministrem o curso para formação profissional. Somente com os dois centros, a previsão é que as escolas operem com 82% de sua capacidade de 2008 a 2010 e a 100% em 2010 em diante, cerca de 544 oficiais serão formados por ano. Mas, ainda assim, haverá carência de oficiais, o que justificaria a abertura, por 4 anos, das águas brasileiras para oficiais estrangeiros, impondo-se procedimentos que garantam a qualidade da mão-de-obra estrangeira", afirmou Lima.

## **CAPÍTULO 2**

### **A CONSOLIDAÇÃO DA LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS**

#### **2.1 A Lei de Modernização dos Portos**

A consolidação da Lei de Modernização dos Portos depende que o governo e a iniciativa privada vêm adotando várias providências, tais como:

- Assinatura de acordos coletivos de trabalho, em âmbito regional, de forma a permitir o pleno funcionamento dos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMO);
- Celebração de acordos em que a escalação da mão-de-obra portuária passe dos sindicatos para os OGMO;
- Incentivo ao Programa de Treinamento para introdução da multifuncionalidade e reconversão da mão-de-obra portuária em todos os portos, mediante a ação direta dos OGMO e dos operadores portuários;
- Conclusão do pagamento das indenizações aos portuários avulsos que solicitaram o cancelamento do seu registro e incentivo ao desligamento voluntário dos trabalhadores com vínculo empregatício nas Companhias Docas e Administrações Portuárias;
- Incentivo às atividades dos operadores portuários em substituição às Administrações Portuárias;
- Aceleração do Programa de Arrendamento de áreas e instalações portuárias à iniciativa privada;
- Desenvolvimento do Programa de Reestruturação das Companhias Docas e Administrações Portuárias;

- Maior participação da iniciativa privada na gestão, administração e nos investimentos no subsetor;
- Desenvolvimento de estudos e ações conjuntas dos diversos órgãos envolvidos nas atividades portuárias, visando à redução dos custos portuários e ao aumento da produtividade e da eficiência dos serviços nos portos;
- Incentivo às operações portuárias calcadas nas leis de economia de mercado e ação comercial mais efetiva e competitiva, integrada às diversas modalidades de transporte;
- Promoção da desregulamentação econômica do subsetor de navegação;
- Melhoria nas condições de competitividade da marinha mercante nacional.

## 2.2 A atuação do governo federal

O governo atuará nas seguintes vertentes:

|                        |  |
|------------------------|--|
| <p><b>Política</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– para o estabelecimento de uma separação clara entre responsabilidades pela política e regulação dos portos, com frequência, um modelo agregando três esferas de poder mostra-se uma solução eficaz. Entendendo-se que os portos estão evoluindo para o padrão <i>landlord</i>, com as atividades comerciais sendo totalmente executadas por operadores privados, o novo modelo gerencial público poderia ser configurado por: um</li> </ul> |
|------------------------|--|

|  |   |
|--|---|
|  | <p>órgão central, na esfera ministerial, compreendendo representantes dos mais importantes ministérios, dos estados, dos prefeitos das cidades portuárias e de administradores portuários.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- autoridades portuárias, instituições públicas autônomas ou empresas públicas;</li> <li>- companhias operadoras privadas.</li> </ul>   |
| <p><b>O Planejamento Estratégico</b></p>   | <p>Permanecerá como responsabilidade do governo, no setor de transportes de um modo geral. Para assegurar que as economias nacionais tenham ótimo desempenho em termos de competitividade nos mercados externos, é necessário implantar e manter um sistema de transportes baseado na relação custo-eficácia, com a interface portuária alcançando um alto nível de excelência nas questões de comércio internacional</p> |
| <p><b>Regulação Geral</b></p>  | <p>Envolve tipicamente tanto aspectos econômicos como técnicos. A regulação econômica, que usualmente tem como objetivo o monitoramento das tarifas e políticas de preço, é primordial onde a competição é fraca ou, algumas vezes, ainda inexistente</p>   |
| <p><b>O Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e a Administração Portuária (AP):</b></p> | <p>A necessidade de se estabelecer uma autoridade portuária pública é, algumas vezes, questionável. Contudo, uma análise de situações que estão prevalecendo em outros</p>  |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>países mostra que, numa proporção esmagadora, a opção é investir a autoridade portuária, pública ou marítima, de poder necessário para gerenciar a provisão e o desenvolvimento da atividade portuária, tanto no plano local como nacional, dependendo das dimensões do país. Isso se origina da necessidade de se ter uma entidade pública claramente identificada para atuar como um parceiro do setor privado na negociação e implantação de uma nova fórmula operacional e de desenvolvimento para o porto.</p>                                    |
| <p><b>Definição, Papel e Funções da Autoridade Portuária Local:</b></p> | <p>A Lei dos Portos de 1993 estabelece, de fato, dois níveis organizacionais a exercer as atribuições da Autoridade Portuária, o CAP e a AP. Na realidade, a Lei menciona a expressão Autoridade Portuária uma única vez, no Capítulo I, parágrafo 2º, art. 3º, quando diz: “... Administração do Porto, denominada Autoridade Portuária...” Na forma como a Lei está escrita, para todos os fins, não parece ser tão difícil conciliar a usual definição do mandato de autoridade portuária com os papéis e funções distribuídas entre o CAP e a AP.</p> |
| <p><b>Definição das Áreas dos Portos</b></p>                            | <p>Um importante requisito de natureza física, a ser alcançado o mais breve possível no processo de reforma, é a definição clara e legal da área do porto organizado, nos lados de terra e mar, de modo que haja um único comando e autoridade nessas áreas, a ser atribuído à Autoridade Portuária pública.</p>  |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>Isto a tornará o único órgão público local encarregado da tarefa de tratar qualquer proposta para se desenvolver e investir na área portuária, evitando-se, assim, o risco de futuros conflitos no processo entre diferentes agentes públicos intervenientes. Autoridades locais, em particular municipais, freqüentemente desejarão, e com todo direito, serem institucionalmente associadas às autoridades portuárias, de modo que as decisões de comum interesse para o porto e para a cidade sejam tomadas com a visão integral de todos os interesses públicos em jogo.</p> |
|--|---|

Baseado no GEIPOT (2001) elaboração própria do autor

Os portos brasileiros de um modo geral sofrem com a ação de inúmeros fatores adversos, tais como:

1. Dificuldades de acesso;
2. Pressões de ordem política;
3. Fatores de ordem social;
4. Desbalanceamento do fluxo de cargas;
5. Excesso de burocracia e dificuldades no que tange à legislação que regulamenta essas atividades, gerando dúvidas e disputas judiciais que levam os empresários a restringirem seus investimentos no setor, por falta de marcos regulatórios claros e permanentes.

No nosso país, para o crescimento do setor marítimo é necessário que haja mudanças nas leis e pesados investimentos, os portos nacionais, e a navegação marítima como um todo, ainda sofrem severas limitações que resultam em diminuição da competitividade dos produtos brasileiros. Em muitos casos, o custo da produção propriamente dito é extremamente

competitivo, porém o custo para transportar esse produto o coloca em situação desfavorável em relação àqueles produzidos em outros países.

A modernização do sistema portuário nacional encontra-se entre as principais metas e ações de qualquer governo para a facilitação do seu comércio exterior, o que somente é possível pela redução dos seus custos internos e o conseqüente aumento da competitividade de suas exportações.

No caso brasileiro, a melhoria nos processos operacionais de fato ocorreram, principalmente nos últimos três anos, devido investimentos em novos equipamentos, instalações, novos processos produtivos e em capacitação e treinamento de pessoal.

Por outro lado, se for analisada a modernização dos processos administrativos que suportam as operações portuárias, tais como programações de cargas, navios, serviços, desembarços aduaneiros, autorizações, liberações, averbações etc., muito pouco progresso foi verificado.

No aspecto “processos documentais”, as relações entre os integrantes da comunidade portuária e os órgãos do governo permanecem altamente burocratizados e morosos, mantendo, ou, em muitos casos, aumentando o gargalo administrativo. Várias melhorias foram implementadas pela receita federal que vieram facilitar os processos de liberação para movimentação de cargas, porém para que todas essas melhorias venham beneficiar a comunidade como um todo. Sendo assim, torna-se necessário elevar os processos tecnológicos a um contexto único, integrado e principalmente sincronizado de forma a facilitar processos, evitar redundâncias e erros que reduzam os índices de produtividade e os níveis de satisfação dos clientes.

A modernização tecnológica das rotinas administrativas tem efeito direto na qualidade dos serviços portuários, bem como na satisfação do cliente. Acreditamos que a não evolução dos processos de gestão administrativa/documental de forma conjugada e em paralelo às melhorias obtidas nas áreas operacionais, continuam mantendo gargalos que não somente prejudicam a agilização dos processos, mas também elevam os custos operacionais.



Quando considerarmos que os custos operacionais (custo por tonelada movimentada) vêm baixando nos últimos anos e que os custos relativos às rotinas documentais permaneceram inalterados, podemos concluir que está havendo um desequilíbrio de esforços na busca da redução dos custos. Este é o foco principal da questão e a razão por que o governo federal, o Ministério dos Transportes, o subsetor portuário, deverão buscar soluções urgentes e eficazes para uma integração racional, padronizada e automatizada das rotinas administrativas de forma conjugada aos processos operacionais portuários e suas necessidades, ou seja, o desenvolvimento de sistemas telemáticos e de troca eletrônica de dados (EDI), que venham permitir a substituição do uso da informação em forma de papel, pela informação eletrônica.

No caso específico brasileiro, o desenvolvimento e uso de sistemas de EDI padronizados nas atividades portuárias e na logística dos transportes, através da implantação de Plataformas Eletrônicas de Logística de Transportes nos Portos Brasileiros.

## CONCLUSÃO

Este estudo verificou que a Reforma Portuária tem o objetivo de adequar os nossos portos a realidade atual existente; que é um cenário econômico altamente globalizado, onde a tecnologia e os sistemas informacionais gerenciais imperam.

Assim, a melhoria das instalações dos portos, também é emergente investimento na logística de embarque e desembarque das cargas. Muito também ainda deve ser feito em relação à melhoria da qualidade técnica dos colaboradores do setor portuário, bem como o maquinário que os mesmos utilizam para a realização de suas atividades.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTAQ. **Transportes Aquaviários: o papel da ANTAQ** Atualidades e Perspectivas. Rio de Janeiro, 25 de fevereiro de 2005.

BARBOSA e ESTEVES. **A NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO NO BRASIL** ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE APOIO MARITIMO. 1989.

CAIS DO PORTO. **50 anos do fundo da marinha mercante.**  
<http://caisdoporto.com/2008/07/12/no-fundo-do-mar/>

CENTRO DE ESTUDOS EM GESTÃO NAVAL. **IMPLANTAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE LABORATÓRIO DE GESTÃO DE OPERAÇÕES E DA CADEIA DE SUPRIMENTOS DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL.** Departamento de Engenharia Naval e Oceânica. 2006

GAZETA MERCANTIL. **Faltam oficiais para operar as embarcações brasileiras**  
Disponível em: <http://www.cnt.org.br/informacoes/noticia.asp?>

GEIPOT: **Acompanhamento dos Preços e Desempenho Operacional dos Serviços Portuários**, dezembro 2000;

GEIPOT: **Financiamento do Subsetor Portuário**, maio 1998;

GEIPOT: “**Anuário Estatístico dos Transportes – 2000;**

GEIPOT: “**Anuário Estatístico dos Transportes – 2001;**

GEIPOT: “**Anuário Estatístico dos Transportes – 2002;**

GEIPOT: “**Anuário Estatístico dos Transportes – 2004;**

GEIPOT: “**Anuário Estatístico dos Transportes – 2004;**

**INFORMATIVO MARÍTIMO. A Marinha do Brasil adota uma série de medidas para ampliar a oferta de cursos de formação e qualificação para os aquaviários, visando atender às necessidades crescentes da Comunidade Marítima. Disponível em: [https://www.dpc.mar.mil.br/Informativo/Abr\\_Jun08/not\\_epm/inf\\_1.htm](https://www.dpc.mar.mil.br/Informativo/Abr_Jun08/not_epm/inf_1.htm)**

LACERDA. Transporte marítimo de longo curso no Brasil e no mundo. REVISTA DO BNDES, RIO DE JANEIRO, V. 11, N. 21, P. 209-232, JUN. 2004.

**PETROBRAS. Presidente Lula participa do lançamento do Programa de Modernização e Expansão da Frota e de Embarcações de Apoio da Petrobras. Brasília. 26/05/2008.**

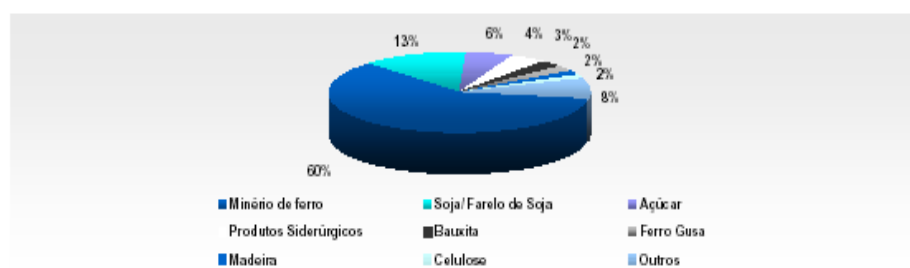
**PROMINP. Identificação das Necessidades de Formação por Oficiais de Marinha Mercante para o Horizonte. 2004-2010.**

VELASCO, L., LIMA, E. **Marinha mercante do Brasil: perspectivas do novo cenário mundial.** Rio de Janeiro: BNDES, 1998.

## ANEXO 1

## Principais cargas exportadas pelo sistema portuário brasileiro

## PRINCIPAIS CARGAS EXPORTADAS PELO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO



Tons - Ano 2004

| Ano  | Minério de ferro | Soja/ Farelo de Soja | Açúcar     | Produtos Siderúrgicos | Bauxita   | Ferro Gusa | Madeira   | Celulose  | Outros     | Total       |
|------|------------------|----------------------|------------|-----------------------|-----------|------------|-----------|-----------|------------|-------------|
| 2001 | 155.999.735      | 25.699.930           | 10.488.922 | 9.337.292             | 3.378.700 | 3.719.152  | 3.034.012 | 2.804.629 | 17.130.011 | 231.592.383 |
| 2002 | 171.161.708      | 23.169.134           | 11.893.077 | 11.124.750            | 3.068.626 | 3.036.673  | 3.321.594 | 2.992.865 | 17.560.319 | 247.328.746 |
| 2003 | 181.551.093      | 31.584.468           | 11.328.690 | 10.887.762            | 4.694.731 | 4.022.139  | 4.666.488 | 3.514.468 | 20.626.525 | 272.876.364 |
| 2004 | 146.659.045      | 31.908.883           | 14.269.431 | 10.755.391            | 7.188.928 | 5.303.190  | 4.155.678 | 3.838.002 | 20.312.690 | 244.371.238 |

Fonte: COPPEAD/ANTAQ, 2006.

## ANEXO 2

### LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

[Regulamento](#)

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS)

[Mensagem de veto](#)

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

#### CAPÍTULO I

##### Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta lei, consideram-se:

~~I— Porto organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;~~

~~II— Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;~~

I - Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária; [\(Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006\)](#)

II - Operação Portuária: a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários; [\(Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006\)](#)

III - Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta lei.