**TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS PARA AS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS**

ABREU, Cyntia da Rocha

*Graduanda em Administração da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana*

cyntiaabreu23@gmail.com

NUNES, Neuza Maria de Siqueira

*Docente da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana*

neuzamsnunes@gmail.com

BRASIL, Maria Margarete Salvate

*Docente da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana*

margarete\_sb@yahoo.com.br

SILVA, Edimara Bizerra da

*Docente da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana*

edimara.b@gmail.com

ISTOE, Sérgio Elias

*Docente da Faculdade Metropolitana São Carlos (FAMESC) – Unidade Bom Jesus do Itabapoana*

sergioistoe@gmail.com

**INTRODUÇÃO**

O presente trabalho tem como objetivo descrever sobre o transporte dos produtos destinados à exportação por vias aquaviárias no Brasil, em que os problemas decorrentes da falta de estrutura dos portos tornam o preço final das mercadorias menos competitiva no mercado exterior.

No território brasileiro há o predomínio da utilização das rodovias como principal via de escoamento dos fluxos de bens e de pessoas. Segundo a Confederação Nacional do Transporte, o modal rodoviário é o responsável pelo transporte de cargas do Brasil, com representatividade de 61,1%, seguido pelo sistema ferroviário com 20,7% e aquaviário com 13,6%.

O desenvolvimento sustentável do país depende de um sistema de transporte mais produtivo e com maior qualidade, o qual não ocorre na atualidade, uma vez que existe grande dependência das rodovias, unido ao baixo investimento em vias alternativas, como as férreas e as aquáticas. No entanto, nas exportações a relevância do transporte aquaviário é representativa, alcançando mais de 90% das cargas vendidas ao exterior.

A opção no passado por rodovias e a ausência de ligações mais dinâmicas entre os meios de transportes geram prejuízos de 9,6 bilhões anuais, o que deixa o Brasil em 55ª posição das Logísticas *Index Performance*, em 2016, feita pelo Banco Mundial, que avalia a qualidade logística de 160 países.

**MATERIAL E MÉTODOS**

O método utilizado para a elaboração deste trabalho foi através da revisão bibliográfica, com base em leituras de alguns sites, artigos e livros que discorriam sobre o assunto.

**DESENVOLVIMENTO**

No ano de 2018, comemoraram-se 210 anos da abertura dos portos brasileiros ao comércio exterior, feito realizado por Dom João VI. No entanto, o cenário atual dos portos brasileiros não é digno de comemorações, tendo em vista as diversas problemáticas que os acometem, que percorrem desde infraestrutura até administração (DECICINO, 2008).

Santos e Santos (2012) definem porto como o local de ligação entre modais de transportes terrestres, rodovias e ferrovias com o marítimo, no intuito de facilitar o fluxo de cargas no sistema local, ou seja, promover a circulação de mercadorias.

O sistema portuário brasileiro é composto por 37 portos públicos. Dos portos marítimos, 34 são públicos e controlados pela Secretaria Especial dos Portos da Presidência da Republica (SEP̸ PR), destes, 18 são administrados diretamente pelas Companhias Docas (sociedade econômica mista), que tem como acionista majoritário o governo federal. Os outros 16 encontram-se delegados, concedidos ou têm sua operação autorizada aos governos estatuais e municipais (MESQUITA, 2015).

Em Santa Catarina, no ano de 2007, entrou em operação o Porto de Navegantes (Portonave), o único terminal marítimo construído com recursos da iniciativa privada. Em outubro de 2008, movimentou 40 mil TEUs - *twenty equivalent units* (unidade de medida de volume de contêiner com volume de 20 pés) (SANTOS; SANTOS, 2012).

A seguir, a tabela 1 evidencia os 10 maiores portos do Brasil e seus respectivos valores de exportação no ano de 2012, segundo os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (AZEREDO, 2013).

**Tabela 1: Portos e seus valores de exportação (2012)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | LOCAL | VALOR MOVIMENTADO (US$ BILHÕES) |
| 1º | Porto de Santos (SP) | 63,8 |
| 2º | Porto de Vitória (ES) | 23,9 |
| 3º | Porto de Itaguaí (RJ) | 23,4 |
| 4º | Porto de Paranaguá (PR) | 18,5 |
| 5º | Porto de São Luís (MA) | 13,9 |
| 6º | Porto de Rio Grande (RS) | 12,3 |
| 7º | Porto do Rio de Janeiro (RJ) | 8,8 |
| 8º | Porto de Itajaí (SC) | 7,9 |
| 9º | Porto de Macaé (RJ) | 6,8 |
| 10º | Porto de São Francisco do Sul (SC) | 5,2 |

Fonte: (AZEREDO, 2013)

O Brasil possui o maior porto da América do Sul, o Porto de Santos- SP, com 12 km de cais acostável e uma grande variedade de terminais de movimentação de cargas granéis e de carga geral. Tem também o maior valor de movimentação financeira, US$ 63,8 bilhões, seguido do porto de Vitória –ES, US$ 23,9 bilhões, conforme a tabela 1.

Segundos dados emitidos pelo site do Porto de Santos, no ano 2009 foi registrada a atracação de 5.731 navios, totalizando uma movimentação de 83.194.129 toneladas, recorde de crescimento de 2,6%, referente ao ano anterior. No ano de 2009 o total exportado foi de 59.334.579 toneladas, 11,6% acima do valor referente do ano anterior, ano de 2008. Para as importações nota-se uma retração, em 2009, de 14,5% em relação ao mesmo período de 2008, o que corresponde 27.894.413 toneladas (SANTOS; SANTOS, 2012).

No início do século 21 o comércio exterior desenvolveu, mas o mesmo não se pode afirmar dos investimentos nos portos marítimos do país, de modo que não houve o acompanhando do ritmo acelerado no crescimento. São grandes os problemas de infraestrutura das instalações portuárias brasileiras, uma vez que os portos não dispõem de tecnologia suficiente para acompanhar o desenvolvimento da economia e as necessidades do comércio exterior (SANTOS; SANTOS, 2012).

Dentre as críticas tecidas aos portos nacionais, destacam-se: dificuldades de acesso aos terminas, ocasionando atrasos na entrega e consequentemente aumento do custo do produto; engarrafamentos; falta de pátios para caminhões; planos de movimentação insuficientes; entraves burocráticos, entre outras (AZEREDO, 2013).

Com o intuito de sanar a problemática acima, o governo brasileiro buscou a criação da nova Lei dos Portos, objetivando modernizar o país. A denominada MP (Medida Provisória) dos Portos dispõe de novos critérios para a exportação e arrendamento (contratos de cessão para uso) destinados à iniciativa privada aos terminais de movimentação de cargas em portos públicos (AZEREDO, 2013).

**RESULTADOS E DISCUSSÃO**

A disposição estrutural dos portos e os problemas de logística e de transporte estão entre os principais entraves para que o Brasil amplie suas exportações. Em um estudo elaborado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), destaca-se que os produtos manufaturados do país são exportados em patamar inferior ao potencial que o país possui (CNI, 2016).

Para lidar com essas barreiras, as empresas que realizam o comércio intrarregional adotam soluções em que o custo logístico é significativamente elevado, refletindo no preço do produto final (CNI, 2016).

No Brasil, os gastos com burocracia chegam a US$ 2.200 por contêiner, segundo dados da CNI (2016). Uma vez que a média nos países da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE), formada em sua maioria por países desenvolvidos, é de US$ 1 mil ̸contêiner. Os exportadores indicam as taxas alfandegárias como a principal desvantagem, elevando o custo das exportações.

O processo de exportação requer que a razão social do exportador seja indicada 17 vezes, ou seja, em 17 documentos; o endereço, 16 vezes; e a NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul), 10 vezes. Todo este trâmite leva cerca de 13 dias, de tal modo que se fosse reduzido para 8 dias, o custo diminuiria 14% (OLIVEIRA, 2014).

Os impactos são observados em toda gama de produtos exportados. A Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) relata que o país perdeu cerca de US$ 1 bilhão com exportações que deixaram de ser feitas. Tal resultado negativo influenciou diretamente na balança comercial, gerando um descontrole financeiro de capital em torno das exportações e não tendo um retorno viável para investimentos na área de infraestrutura (GANDRA, 2018).

**CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O Brasil possui grande potencial no transporte aquaviário de produtos destinados à exportação, mas são necessário maiores investimentos na infraestrutura dos portos e nas vias de acesso aos mesmos. Para que haja melhoria nos transportes aquaviários nos portos brasileiros é preciso remanejar e agilizar os trâmites burocráticos para que os produtos tenham acesso mais rápido ao embarque, para que ganhe produtividade e competividade no mercado exterior.

.

**REFERÊNCIAS**

AZEREDO, Thiago. **Portos brasileiros**: zonas portuárias são responsáveis pelo escoamento de bens pelo Brasil. Globo – Educação, 2013. Disponível em: <http://educacao.globo.com/artigo/portos-brasileiros.html>. Acessado em 20 set. 2020.

CNI. **Confederação Nacional da Indústria.** Infraestrutura deficiente reduz potencial de exportação do Brasil para nove dos 11 parceiros comerciais na América do Sul. Agência de notícias, 2016. Disponível em: <http://www.portaldaindustria.com.br/agenciacni/noticias/2016/03/infraestrutura-deficiente-reduz-potencial-de-exportacao-do-brasil-para-nove-dos-11-parceiros-comerciais-na-america-do-sul/>. Acessado em 20 set. 2020.

CNT. **Confederação Nacional do Transporte**. CNT, 2013. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Boletim/boletim-estatistico-cnt>. Acessado em 18 set. 2020.

DECICINO, Ronaldo. **Portos brasileiros:** faltam investimentos e modernização. Uol Educação, 2008. Disponível em: <https://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/portos-brasileiros-faltam-investimentos-e-modernizacao.htm>. Acessado em 18 set. 2020.

GRANDA, Alana. **Brasil perdeu US$ 1 bi em exportações por causa de greve, estima AEB. Agência Brasil**. Economia, 2018. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-05/brasil-pode-perder-us-1-bi-em-exportacoes-por-causa-de-paralisacao>. Acessado em 18 set. 2020.

OLIVEIRA, Eliane. **Burocracia trava 79% das exportações da indústria brasileira, diz estudo da CNI**. O Globo, 2014. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/burocracia-trava-79-das-exportacoes-da-industria-brasileira-diz-estudo-da-cni-11388651>. Acessado em 15 set. 2020.

SANTOS, João Almeida; SANTOS, Eduardo Biagi Almeida. **As dificuldades logísticas de acesso e de movimentação de cargas do porto de Santos**. IX Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia, 2012.