

UM ESTUDO TEÓRICO ACERCA DA TERMINOLOGIA E DAS TARIFAS UTILIZADAS NA EXPORTAÇÃO DE PRODUTOS REFRIGERADOS POR MEIO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS LOCALIZADOS NA REGIÃO SUL DO BRASIL

Silvana Todeschini Gomes¹ e Márcia Jussara Hepp Rehfeldt²

RESUMO: Este trabalho foi desenvolvido com o objetivo de conhecer a terminologia utilizada nos processos de exportação de produtos por meio de terminais portuários localizados na Região Sul do Brasil. Busca também identificar alguns fatores que podem influenciar as empresas no momento da escolha do porto marítimo para envio de suas mercadorias ao exterior, em especial os refrigerados. A pesquisa, de caráter bibliográfico, desenvolveu-se embasada em assuntos como logística, portos marítimos e sua estrutura. Aborda ainda as tarifas aplicadas pelos portos em uma operação envolvendo contêineres refrigerados para exportação.

PALAVRAS-CHAVE: Comércio Exterior. Logística. Portos. Despesas portuárias.

INTRODUÇÃO

O comércio atual é fruto de uma longa história e de uma evolução constante. A comercialização de produtos entre os povos existe há séculos. Desde o início da civilização, o homem sente necessidades, tanto as vitais quanto as do desejo de consumo, o que o fez andar pelo mundo em busca de alimentos ou utensílios com a finalidade de trocar e negociar seus produtos e serviços.

Hoje, por mais que os países se esforcem, não conseguem ser autossuficientes em tudo o que precisam, e essa carência acaba por torná-los dependentes uns dos outros. Alguns possuem custo de oportunidade mais baixo em alguns produtos e mais alto em outros, devido, muitas vezes, a recursos naturais ou até mesmo disponibilidade de mão de obra e tecnologia. Assim, buscam, por meio do comércio internacional, o suprimento de suas necessidades. Essa circulação de bens e serviços possibilita a migração de capitais e, enquanto os interesses das instituições e dos países forem comuns, os esforços sempre representarão vantagens para todos, proporcionando desenvolvimento social, político e econômico.

Em razão do crescimento do consumo mundial, a primeira década do século XXI está sendo considerada como um período próspero para o comércio internacional, principalmente para o Brasil, que se tornou um membro importante em diversos segmentos, como soja, açúcar e carnes. Além disso, diversificou seu leque de produtos comercializados e ampliou seu número de parceiros comerciais, fazendo com que os valores exportados de 1999 a 2009 triplicassem (ATTUY, 2010).

Esse crescimento está relacionado à estabilidade econômica, que permitiu aos exportadores atuarem não somente de forma ocasional e oportunista, mas de uma forma estratégica e focada no mercado externo, fazendo com que a participação do montante total de exportações no PIB

1 Aluna do curso de Administração com Habilitação em Comércio Exterior do Centro Universitário UNIVATES

2 Professora do Centro Universitário UNIVATES

(Produto Interno Bruto) brasileiro desse um salto dos 6% a 9% apresentados na década de 1990 para 10% a 14,5% nos últimos dez anos, proporcionando, com isso, a entrada efetiva do Brasil na lista dos grandes *players* mundiais. Porém, para continuar crescendo, o país tem enormes desafios pela frente, com destaque importante para o sistema tributário arcaico e para o *déficit* na estrutura logística (ATTUY, 2010).

Hoje, mais do que nunca, é importante que as empresas busquem a competitividade saudável no mercado onde estão ou pretendem estar inseridas. Isso implica melhoria na produtividade em todos os seus processos da cadeia produtiva, desde o desenvolvimento, matérias-primas, produção, capacitação humana, estratégias de *marketing* até as vendas e a distribuição dos produtos negociados.

O processo logístico interfere direta e indiretamente em muitas das áreas da atividade humana e no padrão de vida da sociedade. Para que um produto obtenha sucesso, não basta apenas uma ótima qualidade e divulgação; ele precisa estar nas lojas no momento em que o cliente dele necessitar e em excelentes condições.

A logística é também uma ferramenta da gestão moderna e representa aspectos decisivos no desempenho e na competitividade das empresas no mundo globalizado. Ela permite o desenvolvimento de estratégias que supram a necessidade de redução de custos e a agilidade na entrega, bem como trajetos diferentes que aperfeiçoam o nível do serviço ofertado aos clientes.

No Brasil, a distância física que separa o país de muitos clientes externos é vencida por meio do transporte marítimo de baixo custo, se comparado a outros modais, porém, bastante lento, significando, muitas vezes, as intempéries prejuízos gigantescos aos exportadores.

Para as empresas que pretendem disputar o mercado global, rapidez, agilidade e flexibilidade tornam-se obrigatórias. Por isso, o desempenho logístico é fundamental e importante, afinal, ocorre a todo o momento, no mundo todo, proporcionando ao consumidor o recebimento de produtos e serviços no local certo e na hora em que são desejados.

Para que o processo logístico ocorra de maneira satisfatória, as empresas desembolsam, porém, valores consideráveis. Estes podem estar relacionados à armazenagem, aos custos em manter seus produtos em depósitos ou plugados em terminais portuários - no caso das cargas refrigeradas - e ao transporte, tanto interno - levando suas cargas até os portos - quanto externo - transportando para outros países.

Para uma empresa exportadora de produtos perecíveis que necessitam de cuidados especiais, como manutenção e monitoramento de energia, o custo de enviar seu produto até um porto, mantê-lo em um pátio ou armazém alfandegado até a atracação do navio, o embarque, a movimentação dessa carga e mantê-la sob controle aduaneiro, é considerado alto. No entanto, as tarifas portuárias aplicadas são pertinentes às vantagens e aos serviços que o comércio ali usufrui e cabe à administração de cada porto organizar e fixar esses valores.

O objetivo deste estudo é, portanto, apresentar a terminologia utilizada nos processos de exportação de produtos por meio de terminais portuários localizados na Região Sul do Brasil, bem como identificar alguns fatores que podem influenciar as empresas no momento da escolha do porto marítimo para envio de suas mercadorias ao exterior. O estudo ainda visa a apresentar as tarifas aplicadas pelos portos em uma operação envolvendo contêineres refrigerados para exportação. O estudo inicia com a descrição da estrutura portuária no Brasil.

A ESTRUTURA PORTUÁRIA NO BRASIL

Segundo Lopez (2000), o Brasil possui grandes dificuldades naturais em relação a locais adequados para a instalação de portos, ou seja, águas abrigadas com profundidade superior a 10 metros, espaço retroportuário e facilidade de acesso, tanto para malha viária quanto para ferroviária.

Esse autor ainda comenta que a estrutura portuária do País continua com o mesmo molde de 50 anos atrás. Embora tenha havido a mecanização maciça e a introdução do contêiner, o contingente de trabalhadores nos portos supera 40.000 pessoas. Por conta disso, os custos finais de movimentação em terminais marítimos são muito elevados, e não se aproximam dos verificados em outros países.

Para Keedi (2004), está havendo uma mudança gradativa da matriz de transportes do País, sendo a responsável a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, denominada Lei de Modernização dos Portos. Ela determinou a privatização das operações portuárias do Brasil, alterando, assim, a face dos portos brasileiros e seus serviços, provocando um aumento de produção e produtividade, fatores que estão nos aproximando dos demais países em relação à movimentação de cargas.

Mira (2004) afirma que os portos marítimos do Brasil necessitam de significativas mudanças, investimentos em melhoria e ampliação das instalações já existentes. Salienta que a Lei dos Portos flexibilizou o rígido emprego de mão de obra portuária; porém, muito ainda precisa ser feito para eles se equiparem, em competitividade, aos mais eficientes do mundo. Para Lopez (2000), eles são pontos de integração entre os modais, bem como locais estratégicos para a aplicação e o controle da política tributária do País, com a função adicional de amortecer o fluxo de cargas locais, por meio de armazenagem e distribuição física.

De acordo com o Regulamento Aduaneiro, Capítulo VI do Decreto nº 030, de 05 de março de 1985, terminais retroportuários alfandegados são instalações onde são realizadas operações de desunitização de mercadorias importadas ou unitização das destinadas à exportação, onde há controle aduaneiro. Os terminais somente poderão ser instalados em local de água contígua à de um porto alfandegado e que ofereça condições básicas de operacionalidade.

É pertinente destacar que apenas são alfandegados os terminais retroportuários de empresas nacionais autorizadas a operar no transporte multimodal, isoladamente ou em grupo ou consórcio. Pode ser alfandegado o terminal de empresa de navegação estrangeira desde que opere no Brasil com linha regular e também que exista, no seu país, reciprocidade de tratamento para empresa de navegação brasileira na proporção de uma por uma unidade. Em qualquer caso, só é alfandegado terminal com movimento que justifique a medida (ALFANDEGAMENTO, 2011, texto digital).

Conforme Oliveira (2000), a formação de terminais repete um pouco a história da origem dos grandes portos mundiais, onde navegadores e comerciantes necessitavam encontrar lugares abrigados da costa para construir locais de atracação. Atualmente, a ampliação das redes de terminais propicia o aumento da produtividade de carga e descarga e, conseqüentemente, redução de mão de obra. Salienta esse autor que, nos terminais portuários alfandegados, é permitida a atracação de navios vindos ou destinados ao exterior, bem como carregamentos e descarregamentos ou até mesmo transbordo de mercadorias. Alfandegamento significa ato administrativo que autoriza o porto ou terminal a receber cargas de importação e exportação. No litoral brasileiro, os terminais privativos movimentam 75% do volume total de carga marítima do País.

As operações portuárias são de grande importância para o comércio mundial e precisam acontecer da melhor maneira possível, sendo eficientes e eficazes. Para isso, sua estrutura é fundamental como um todo em busca desse objetivo comum.

A Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, criada para promover a modernização dos portos brasileiros, dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências, como retirar o Estado das operações portuárias, permanecendo este apenas na sua administração, enquanto as operações são realizadas por empresas privadas (ESTRUTURA PORTUÁRIA, 2011, texto digital). De acordo com o texto, a estrutura portuária apresenta-se da seguinte forma: estrutura física, estrutura administrativa e estrutura operacional.

A estrutura física de um porto é complexa e pode ser composta de várias instalações. Abaixo, seguem algumas delas, as quais fornecem uma ideia geral de um porto e sua estrutura (ESTRUTURA PORTUÁRIA, 2011, texto digital):

a) porto - estrutura composta pelos terminais, equipamentos portuários, fundeadouro, canal de acesso ao porto e vias de acesso;

b) terminal portuário - é a unidade menor em que é dividido um porto, pode ser administrada por um operador portuário privado ou, no caso de ser uma estatal, pela União, Estado ou Município;

c) cais - cais ou píer de atracação, é a estrutura onde os navios efetuam embarque e desembarque de carga;

d) pátios ou armazéns - são os locais utilizados para acomodação das cargas nos casos de exportação ou de importação de mercadorias;

e) equipamentos portuários - constituem todos os equipamentos ou estruturas adequadas para movimentação, embarque e desembarque de cargas.

Já na atual estrutura administrativa portuária destacam-se as seguintes entidades:

a) Companhias Docas - constituem as atuais administradoras dos portos organizados, funcionam como síndico e não participam mais das operações portuárias;

b) Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO) - responsável pela elaboração e implementação do programa integrado de modernização portuária, pela descentralização da execução dos serviços portuários prestados pela União, por adotar providências para o estabelecimento do novo ordenamento das relações entre trabalhadores e usuários dos serviços portuários e medidas que visem ao efetivo funcionamento dos OGMOS e dos CAPs.

c) Conselho de Autoridade Portuária (CAP) - Órgão criado pela Lei nº 8.630/93, é o responsável pela regulamentação sobre a exploração portuária, bem como pelos horários de funcionamento do porto, homologação dos valores das tarifas portuárias, entre outros.

d) Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) - Também criado pela Lei nº 8.630/93, cumpre o papel de administrar o fornecimento da mão de obra e de realizar o controle do trabalho avulso portuário e do trabalho portuário.

Por fim, dentro da estrutura portuária operacional, existem diversas empresas que prestam serviços necessários à operação do porto. São elas:

a) Operador Portuário - é o responsável pelas operações alfandegadas portuárias dentro das áreas dos portos organizados e também pelas movimentações de cargas provenientes ou destinadas ao transporte aquaviário. Estão aptos a contratar o serviço do operador portuário o transportador marítimo (armador), o exportador ou o importador;

b) Sindicato dos Trabalhadores Avulsos - conforme determina a Lei, as movimentações de cargas nos navios são feitas por pessoas devidamente sindicalizadas e filiadas ao OGMO;

c) Práticos (pilotos marítimos) - profissionais especializados com grande conhecimento marítimo e náutico. São responsáveis pelas manobras de entrada e saída dos portos e passagens pelos canais de navegação, além de considerados assessores do comandante, não exercendo efetivamente o comando;

d) Rebocadores - são pequenas embarcações, porém de grande potência e utilizadas no auxílio das manobras dos grandes navios na entrada, atracação e saída dos portos e canais.

O Quadro 1, a seguir, mostra um resumo da estrutura portuária que acabou de ser descrita:

Estrutura física	Estrutura administrativa	Estrutura operacional
Porto	Companhias de Docas	Operador Portuário
Terminal	GEMPO	Sindicato dos Trabalhadores Avulsos
Cais	CAP	Práticos
Pátios ou Armazéns	OGMO	Rebocadores
Equipamentos Portuários		

QUADRO 1 - Modelo de Estrutura Portuária.

Fonte: Elaborado pelas autoras com base em Estrutura Portuária (2011, texto digital).

Para este estudo, foram definidos três portos marítimos de atuação localizados na Região Sul do Brasil, sendo eles: Porto de Rio Grande, Porto de Itajaí e Porto de Navegantes. A seguir descreve-se, de forma sucinta, cada um deles.

Portos

O Brasil possui uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis, movimentando o setor portuário anualmente cerca de 700 milhões de toneladas em mercadorias, que correspondem a mais de 90% do total das exportações. O sistema portuário brasileiro é composto de 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais. Existem também 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários que operam sob concessão à iniciativa privada (SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL, 2011, texto digital).



FIGURA 1 – Portos do Centro, Sul e Sudeste do Brasil

Fonte: Portos do Centro, Sul e Sudeste do Brasil (2011, texto digital).

As empresas localizadas na Região Sul do Brasil têm a possibilidade de optar por portos mais próximos, desde que tenham estrutura adequada às suas necessidades. Neste estudo, verifica-se a viabilidade logística entre o Porto de Rio Grande, Porto de Itajaí e Porto de Navegantes. A seguir, uma breve descrição sobre cada um deles.

a) Porto de Rio Grande

A primeira transposição da Barra de Rio Grande de que se tem registro é de 1737, feita pelo Brigadeiro José da Silva Paes. Porém, somente em 1847 é que se construiu um pequeno porto, que era utilizado principalmente por barcos à vela. Naquele período, os acidentes eram constantes devido à profundidade insuficiente do canal que não ultrapassava 3,6 metros. A situação perdurou até 1875, quando Sir John Hawkshaw, comissionado pelo Governo Imperial, propôs a construção do quebra-mar (PORTO DE RIO GRANDE, 2011, texto digital).

A situação melhorou consideravelmente em 1906 com o afundamento do canal para 10 metros e a construção de dois molhes, obra do engenheiro Elmer Lawrence Cortheill, que também organizou a companhia *Port of Rio Grande do Sul*, com sede nos Estados Unidos, companhia esta que deveria construir e explorar o porto durante 70 anos. Porém, em 1919, devido às dificuldades enfrentadas em função das guerras, as obras da Barra e do Porto de Rio Grande foram encampadas pela União e transferidas ao Estado do Rio Grande do Sul (PORTO DE RIO GRANDE, 2011, texto digital).

Em 1934, a União renovou o contrato de concessão portuária ao Estado do Rio Grande do Sul pelo prazo de 60 anos. Essa renovação espirou em agosto de 1994 e foi prorrogada até 31 de março de 1997, possibilitando, assim, os ajustes impostos pela Lei nº 8.630/93 (PORTO DE RIO GRANDE, 2011, texto digital).

A Lei Estadual nº 10.722, de 18 de janeiro de 1996, criou a autarquia Superintendência do Porto de Rio Grande – SUPRG para administrar o Porto de Rio Grande na qualidade de executor da Delegação da União ao Estado do Rio Grande do Sul. O Convênio nº 001/97 - PORTOS/97 assinado em março de 1997, entre outras coisas, delegou ao Estado do Rio Grande do Sul a administração e a exploração do Porto de Rio Grande por mais cinquenta anos (PORTO DE RIO GRANDE, 2011, texto digital).

Com condições operacionais privilegiadas e um calado de 40 pés, o Porto de Rio Grande possui excelente profundidade em seus terminais de granéis e de contêineres, superior ao correspondente nos portos argentinos, uruguaios e catarinenses (PORTO DE RIO GRANDE, 2011, texto digital).

Atualmente, o Porto de Rio Grande tem forte atuação no extremo Sul do Brasil. É considerado o segundo mais importante do País para o desenvolvimento do comércio internacional brasileiro e está entre os principais do continente americano.

O Porto de Rio Grande é o mais importante porto do estado do Rio Grande do Sul, atende a navegação de longo curso. É o porto de mar mais meridional do Brasil, localizado na margem Oeste do Canal do Norte. Está interligado a todas as regiões do Estado do Rio Grande do Sul, através de rodovias pavimentadas, ferrovias, e pelas Lagoas dos Patos e Mirim. Através das cidades fronteiriças de Chuí - Chuy, Jaguarão - Rio Branco, Santana do Livramento - Rivera, o sistema rodoviário do Estado se interliga com o do vizinho país Uruguai, além da ligação ferroviária Santana do Livramento-Rivera. A situação geográfica do Porto do Rio Grande é feita pela carta nº 2101 da Diretoria de Hidrografia e Navegação, da Marinha do Brasil (PORTO DE RIO GRANDE, 2010, texto digital).

Em 18 de janeiro de 1996, pela lei nº 10.722, foi criada a Superintendência do Porto de Rio Grande, que é responsável pela administração, coordenação e fiscalização das operações que acontecem dentro do Porto Organizado.

No Porto de Rio Grande opera o Tecon. Ele faz parte do complexo portuário denominado Super Porto de Rio Grande. Está localizado à margem oeste do canal de Rio Grande, possui um cais de atracação de 900 metros, área para movimentação e armazenagem de contêineres de 350.000 m², 17.000m² de armazéns para cargas gerais e especiais. A Empresa recebe em seu terminal todas as principais linhas que escalam o Brasil (30 armadores). Isso possibilita que movimento 98% da carga containerizada que passa pelo Porto de Rio Grande (TECON, 2011, texto digital).

b) Porto de Itajaí

Sua construção iniciou em 1938. Com um cais de 233 metros de comprimento, ampliado na década de 1950, chegou a 803 metros. Porém, somente em 1966, pelo decreto 58.780/66, foi considerado porto organizado. Esse mesmo decreto criou a Junta Administrativa do Porto de Itajaí, responsável pela gestão e operação das atividades portuárias na época.

Nesse período, as operações do Porto concentravam-se em cargas de madeira trazidas das Regiões Oeste, Meio Oeste e Planalto de Santa Catarina, exportadas por Itajaí. Contudo, com a queda da extração da madeira, precisou se readaptar e adequar ao crescimento da indústria catarinense que, por sua vez, ampliava também sua participação no mercado externo. Desde então o Porto de Itajaí começou a operar cargas de açúcar, de produtos congelados e, logo em seguida, os contêineres, que hoje são o carro-chefe da movimentação. Em 1990, a administração foi atrelada à Companhia Docas de São Paulo (CODESP). Porém, devido a apelos da sociedade, a gestão administrativa foi assumida pelo município pelo período de 25 anos, renovável por mais 25.

Além dos dilemas administrativos, o Porto enfrentou duas grandes crises provocadas pela destruição parcial de sua estrutura por duas grandes enchentes. Uma em 1983, sendo o cais reconstruído pelo exército, e outra em 2008, quando o Governo Federal editou uma medida provisória que garantiu recursos da União para restaurá-lo. Em novembro de 2010, ano considerado especialíssimo para a história do Porto, as obras foram concluídas, os traumas da segunda enchente, superados e a senda do crescimento, retomada.

O Porto de Itajaí é servido pela BR-101, importante malha rodoviária que faz ligação com Florianópolis, Região Sul do Estado e Rio Grande do Sul, e, ao Norte, comunica-se com Joinville, o Norte do estado e Curitiba. A BR-470 liga Itajaí a todo o Oeste Catarinense, passando por Blumenau, Lages e demais regiões do Estado. Itajaí caracteriza-se por ser um porto essencialmente exportador, onde cerca de 78% da movimentação correspondem à exportação. Possui 1000 metros de cais com 04 berços, um armazém e 65.000 m² de pátio asfaltado alfandegado. Sendo tradicionalmente um porto de carga geral, o Porto de Itajaí vem apresentando um crescimento surpreendente nos últimos anos. Tendo embarcado/desembarcado, apenas no cais comercial, 732 mil toneladas em 1990, superou pela primeira vez a marca de um milhão de toneladas em 1992. Os dados coletados em 2005 apresentam movimentação de 6.135.558 toneladas (PORTO DE ITAJAÍ, 2010, texto digital).

“Em Agosto de 2003, a Superintendência do Porto de Itajaí foi certificada pelo BVQI na ISO-9001 – 2002 que conferiu ao Porto de Itajaí a primeira certificação a uma autoridade portuária no Brasil” (PORTO DE ITAJAÍ, 2010, texto digital).

c) Porto de Navegantes

O Porto de Navegantes está localizado em frente ao Porto de Itajaí, no complexo portuário da foz do rio Itajaí-Açu. Foi inaugurado em outubro de 2007, construído e equipado com o que existe de mais moderno em equipamentos portuários, ou seja, tudo foi planejado para que se tornasse um dos terminais mais eficientes na movimentação de cargas containerizadas da América Latina (PORTO DE NAVEGANTES, 2010, texto digital).

O referido Porto movimenta atualmente em torno de 17 a 20 navios por mês, com um crescimento gradativo. Sua capacidade anual é de um milhão de contêineres (PORTO DE NAVEGANTES, 2010, texto digital).

Porto de Navegantes é um porto privado, brasileiro, localizado na foz do Rio Itajaí no município de Navegantes, no estado de Santa Catarina. O acesso é facilitado por duas das principais vias de escoamento de cargas da região, a BR 101 e a BR 470. Além das rodovias, Navegantes conta com o segundo aeroporto mais importante do Estado. A empresa administradora do porto é a Portonave SA - Terminais Portuários de Navegantes. Sua área é de 270 mil m², composta por quatro berços de atracação, formando um cais de 900 metros. Para a operação, o Porto conta com guindastes utilizados nos terminais mais modernos de todo o mundo, sendo eles seis *Portainers Post Panamax*, 14 *Transtainers*, 2 Guindastes móveis, 4 *Reach Stackers* e 8 *Empty Container Handling* (PORTO DE NAVEGANTES, 2010, texto digital).

A Portonave atua sob o Sistema de Gestão Integrado. Baseado nas normas ISO 9001 da Gestão da Qualidade, ISO 14001 da Gestão Ambiental e OHSAS 18001 da Gestão da Segurança e Saúde Ocupacional, o sistema envolve todas as operações do terminal portuário. As atividades do SGI estão em pleno desenvolvimento, e vários procedimentos já estão validados e devidamente treinados (PORTO DE NAVEGANTES, 2010, texto digital).

A exploração dos portos organizados e das instalações portuárias é regida pela lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (Lei 8630 Senado Federal, 2010, texto digital). O item a seguir descreve a operação portuária e fala também sobre os participantes da administração do porto organizado.

Exploração portuária e os participantes da administração do porto organizado

O artigo 21 da Constituição Federal, inciso XII, alínea "f", define que é de responsabilidade da União a exploração, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão dos portos marítimos, fluviais e lacustres (BRASIL, 2010, texto digital). A exploração portuária pode ser feita sob duas modalidades, sendo: uso público, por meio de porto organizado, ou uso privativo. O uso privativo existe quando um usuário detém volumes elevados de cargas que possa justificar a construção de terminal próprio (FARIA, 1998).

Segundo Santos Neto e Ventilari (2000), todas as movimentações e a armazenagem de mercadorias provenientes ou destinadas ao transporte aquaviário que são realizadas em um porto organizado e por um operador portuário são consideradas como operações portuárias. Elas podem ser definidas como um conjunto de todas as operações que envolvem as mercadorias provenientes do comércio, desde o transporte marítimo até o terrestre. Têm como objetivo principal a eficiência e a eficácia, ou seja, minimizar os custos de transporte e armazenagem e aumentar a circulação dos bens. Dentre as principais operações estão a carga, descarga, armazenagem e liberações perante a Receita Federal. As complementares são a identificação da mercadoria, os despachos aduaneiros, o reconhecimento de avarias, os sistemas de informação, entre outras (OPERAÇÃO PORTUÁRIA, 2010, texto digital).

O Porto organizado é 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 (Lei nº 8630, MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS, 2010, texto digital).

Entre os participantes da administração do porto organizado destacam-se:

a) Operador portuário

De acordo com Santos Neto e Ventilari (2000), anteriormente à Lei nº 8.630/93, as operações portuárias e a administração do Porto eram monopolizadas pela Companhia de Docas. A falta de concorrentes dificultava a diminuição dos custos. Com a instituição dessa lei, os operadores portuários passaram a administrá-lo.

Operador portuário é a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado. Sua existência proporciona a competitividade nos portos, evitando a cartelização do setor. Conforme os autores acima mencionados, o operador portuário tem a obrigação de remunerar os serviços prestados pelo trabalhador portuário e de pagar os respectivos encargos. Somente podem desempenhar essa função os que estiverem em dia com as contribuições relacionadas ao órgão gestor de mão de obra e com os encargos sociais relativos ao trabalho portuário avulso.

b) Órgão de Gestão de Mão de obra do Trabalhador Portuário Avulso

Segundo Faria (1998), o órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalhador Portuário Avulso é complexo, de composição mista e de finalidades bem definidas, de ampla competência, inclusive no campo domiciliar. É responsável pelo fornecimento de mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, mantendo os cadastros daqueles e os registros destes, avulsos. Tem o dever de promover-lhes treinamento e habilitação profissional, estabelecendo número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso. Cabem a ele também a expedição de documentos do trabalhador portuário, arrecadação e repasse dos valores referentes à remuneração, encargos fiscais, sociais e previdenciários deste.

c) Trabalhador portuário

A Lei nº 8.630 define como trabalhador portuário todo aquele que realiza capatazia, estiva, conserto e conferência de carga, bloco ou vigilância de embarcações. Destacam-se duas categorias: o trabalhador que mantém uma relação fixa de trabalho e o trabalhador avulso, que é cadastrado e registrado no OGMO, porém sem relação fixa de trabalho com um operador portuário. Determina ainda a Lei um prazo de cinco anos para a consolidação progressiva da multifuncionalidade do trabalho. Isso representa um meio de aumentar a produtividade e a melhoria dos serviços. Todo trabalhador portuário, com vínculo empregatício ou avulso, deve possuir seu cadastro na OGMO, o que lhe garante certa reserva de mercado de trabalho para os que atuam no setor (FARIA, 1998).

d) Conselho de Autoridade Portuária

Segundo Santos Neto e Ventilari (2000), a finalidade da instituição do CAP é desempenhar o mesmo papel das Companhias das Docas e das autoridades portuárias. Cada porto organizado deve constituir seu próprio CAP. Catharino *apud* Santos Neto e Ventilari (2000) definiu o CAP como órgão de natureza administrativa, responsável pela supervisão, planejamento, promoção de melhoria dos meios de produtividade, regulamentação da exploração e funcionamento do porto e também a fixação dos valores das tarifas portuárias.

e) Autoridade portuária

Conforme Faria (1998), a administração do porto não está mais nas tarefas de carga e descarga, de movimentação, de transporte ou armazenagem, mas sim no arrendamento e controle das áreas e instalações para uso de terceiros, como aponta o excerto a seguir:

No conjunto das tarefas da autoridade portuária estão: cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos dos serviços e as cláusulas do contrato de concessão; assegurar ao comércio e à navegação o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e do aparelhamento portuário, pré-qualificar operadores portuários; fixar valores e arrecadar as tarifas portuárias; prestar apoio técnico e administrativo ao CAP e ao OGMO; elaborar e submeter ao CAP o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto, ou seja, um planejamento estratégico de forma integrada com os planos dos diversos segmentos da economia regional; fiscalizar ou executar investimentos; fiscalizar operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente; organizar e regulamentar a vigilância no porto; controlar o tráfego marítimo no porto, observando a intervenção das demais autoridades; estabelecer e manter o balizamento do canal de acesso e a bacia de evolução; estabelecer os limites de dimensões das embarcações para atracação no porto;

delimitar a área de alfandegamento no porto; estabelecer e submeter à homologação do CAP o horário de funcionamento e a jornada de trabalho do porto, dentre outras (FARIA, 1998, p. 51).

f) Concessionário

De acordo com Faria (1998), a Lei nº 8.630 ressalta que a concessão do porto organizado deve ser precedida de processo licitatório. Nesse caso, a União transfere para a iniciativa privada, Estados ou Municípios a responsabilidade pela administração dos portos organizados, bem como o exercício das funções de autoridade portuária.

Todas as operações que acontecem dentro de um porto organizado ou de um terminal portuário acarretam custos e despesas diversos para os exportadores ou importadores. No item a seguir, é abordado o tema relacionado às despesas portuárias e sua viabilidade.

Despesas portuárias e a viabilidade

As empresas, ao iniciarem seus estudos, tanto de importação quanto de exportação, devem analisar três componentes importantes: estudo de viabilidade, operacionalidade e custos. O estudo da viabilidade direciona a empresa a analisar as possibilidades das condições de adequação da mercadoria no local de origem e também de destino. A operacionalidade aponta quais meios de transporte são factíveis com o produto. Neste caso, envolve o local de embarque, equipamentos e desembarque. Por último, os custos definem se o negócio é viável e se deve ou não ocorrer (LUDOVICO, 2000).

Enfatizando ainda esse aspecto, Lopez (2000) afirma que, para que o negociador consiga incluir todos os seus gastos nas transações, um bom domínio dos *incoterms* é indispensável, pois qualquer interpretação errônea pode significar grandes prejuízos comerciais.

O diferencial dos custos logísticos no Brasil em comparação aos demais países que poderiam ser considerados concorrentes é tão evidente que provoca inversão nos parâmetros de competitividade para os preços dos produtos nos mercados consumidores. Algumas vezes, mesmo com vantagens, como recursos naturais e melhor preço na produção ou elaboração, perde-se mercado porque o custo final acaba ficando elevado, justamente pelo fato de possuímos custos logísticos maiores (LOPEZ, 2000). Segundo Issa (1987), os problemas de grande impacto para os custos de comércio exterior estão quase todos localizados nos portos, que fluem 96,5% em peso das mercadorias negociadas pelo país.

Faria e Costa (2005) comentam que a grande dificuldade para a visualização dos custos logísticos está no fato de que estes se encontram embutidos nos valores totais das demonstrações contábeis, sendo difícil sua identificação. Isso ocorre devido a eles não serem foco da Contabilidade Financeira, ficando assim agrupados sob uma série de contas de mesma natureza, ao invés de estarem subdivididos em atividades ou funções, ou ainda segregados por processos.

As tarifas cobradas nos portos são referentes à remuneração pelas vantagens e serviços que o comércio e a navegação usufruem nesses locais. Cabem à administração dos portos a organização e a fixação daquelas, que devem ser homologadas pelos Conselhos de Autoridades Portuárias. Existe um CAP para cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000).

A Lei nº 8.630 estabelece que devem ser adotadas estruturas tarifárias adequadas ao sistema operacional de todos os portos. A referida Lei também define, entre outras atividades laborais, a Capatazia, que se resume na atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes, manipulação, arrumação e entrega, bem como carga e descarga de embarcações quando efetuadas por aparelhamento portuário (LOPEZ, 2000).

Os custos com a logística são classificados como variáveis. De acordo com Marques (2009, p. 8), os custos variáveis “são aqueles que variam proporcionalmente ao volume de produção e vendas da empresa, isto é, quando o volume de produção ou venda aumenta, estes aumentam nas mesmas proporções, e vice-versa”.

a) THC

A *Therminal Handling Charge* (THC) é uma taxa cobrada pelo transportador marítimo. Refere-se a custos incorridos no porto, que incluem a recepção e a entrega de um contêiner, a sua inspeção, o transporte do contêiner dentro da área portuária e a manipulação para dentro ou fora do navio. Não se trata de serviços de transporte marítimo. De acordo com a *Far Eastern Freight Conference* (FEFC), esses custos podem variar em função dos movimentos de cada companhia marítima em cada porto e também dos seus acordos com um operador de um terminal (EZ TRADE CENTER, 2011, texto digital).

Interessante comentar que, de acordo com Vieira (2001), em vários portos de países desenvolvidos, a THC contempla todas as taxas de manipulação da unidade, bem como capatazia, armazenagem e movimentações extras, porém, nos portos brasileiros, essa tarifa refere-se apenas à capatazia, ou seja, movimentações.

b) Taxa de emissão de BL

A taxa para emissão do *Bill of Lading* (BL) é aplicada pelo armador ou agente que fretou a carga. Varia de acordo com os valores estabelecidos por ele e é paga pelo exportador logo após a saída da embarcação, para que sejam emitidas as cópias já preestabelecidas.

Bill of Lading é o Conhecimento de Embarque, Conhecimento Marítimo, documento do armador, preenchido pelo embarcador e assinado pelo comandante ou o agente do navio, confirmando o recebimento de determinada carga a bordo (ou para embarque) e especificando, entre outros vários detalhes, o frete pago ou a ser pago no destino. É, ao mesmo tempo, um recibo de bordo, um título de posse e uma evidência de contrato de transporte, cujas cláusulas estão incorporadas no mesmo (DICIONÁRIO DA LOGÍSTICA, 2011, texto digital).

O BL é um documento de emissão do armador e preenchido de acordo com as características da carga que vai representar, ou seja: denominação da empresa emissora; número do conhecimento; data da emissão; nome e viagem do navio; embarcador; consignatário; notificado; pontos de embarque; destino e transbordo; mercadoria e suas características; contêiner e suas características ou o *pallet e*, conforme o caso, frete e local de pagamento etc. (CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO, 2011).

O conhecimento de embarque abrange três finalidades distintas:

- a) contrato de transporte: entre o transportador e o embarcador, sendo emitido após o embarque da carga que representa. É comum que a reserva de praça (do espaço para utilização no navio) seja realizada sem a assinatura de qualquer documento, representando sempre um ato de confiança entre o transportador e o embarcador;
- b) recibo de entrega da mercadoria: ao transportador ou a bordo do navio, sendo a comprovação documental do armador de recebimento da carga para transporte;
- c) título de crédito: o que significa que é o documento de resgate da mercadoria junto ao transportador, no destino final para o qual o transporte foi contratado. Pode, também, ser transferido a terceiros mediante endosso (CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO, 2011, texto digital).

c) Serviços de pátio

Serviços de pátio são serviços inerentes às operações de contêineres e mercadorias prestados, pelo terminal portuário ou porto marítimo, diretamente aos importadores, exportadores e usuários da cabotagem ou diretamente às linhas de navegação, conforme o caso. Abrangem a armazenagem

alfandegada de contêineres e mercadorias, fornecimento de energia e monitoramento, no caso de contêineres refrigerados, inspeções em contêineres ou mercadorias por solicitação dos órgãos fiscalizadores, pesagem de contêineres ou mercadorias, transporte de contêineres (SERVIÇOS/ OPERAÇÃO DE NAVIO, 2011, texto digital).

d) Despachante aduaneiro

O despachante aduaneiro é a pessoa que está devidamente habilitada e credenciada ao Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX) e que, em nome de seus representantes, cumpre o dever de praticar os atos relacionados com o despacho aduaneiro de bens ou de mercadorias, por qualquer via, na importação ou na exportação. Ele tem a função de formular a declaração aduaneira de importação ou de exportação, indicando o regime aduaneiro a aplicar às mercadorias e relatar os elementos exigidos pela Aduana para aplicação desse regime (DESPACHANTE ADUANEIRO, 2011).

e) Despacho aduaneiro

Todas as cargas de mercadorias que atravessam fronteiras precisam passar por um processo de despacho. Nesse processo, são verificados todos os aspectos relacionados à mercadoria, como explica o excerto a seguir:

O despacho aduaneiro tem por finalidade verificar a exatidão dos dados declarados pelo exportador ou importador em relação à mercadoria exportada ou importada, aos documentos apresentados e à legislação vigente, com vistas ao desembarço. Em virtude do desembarço é autorizada a saída da mercadoria para o exterior, no caso de exportação, ou a entrega da mercadoria ao importador, no caso de importação. O despacho aduaneiro é processado com base em declaração formulada pelo exportador ou importador. Com base nas informações prestadas, são calculados os tributos porventura devidos e efetuados os controles administrativos e o controle cambial das operações de comércio exterior (DESPACHO ADUANEIRO, 2011, Texto digital).

Todas as transações internacionais de compra e venda são regidas por um conjunto de 13 regras chamadas de *Incoterms*. Elas foram criadas pela Câmara de Comércio Internacional e compreendem a interpretação e consolidação de termos comerciais nas transações entre empresas de diferentes países. No item a seguir, apresenta-se a definição de cada uma delas.

Termos internacionais de comércio (INCOTERMS)

Os *Incoterms* são regras criadas pela Câmara de Comércio Internacional (CCI). Elas administram os contratos referentes a transferências internacionais de mercadorias, as despesas decorrentes das transações e a responsabilidade sobre perdas e danos. Abaixo a definição de cada uma delas de acordo com o texto (TERMOS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO (2011):

EXW - *Ex Works* - o comprador recebe a mercadoria no local de produção e assume todos os riscos após a retirada dos produtos;

FCA - *Free Carrier* - a obrigação do vendedor termina ao entregar a mercadoria, desembaraçada para o transportador nomeado pelo comprador, no local designado;

FAS - *Free Alongside Ship* - a obrigação do vendedor é colocar a mercadoria desembaraçada ao lado do costado do navio no cais do porto de embarque designado;

FOB - *Free on Board* - a obrigação do vendedor é colocar a mercadoria a bordo do navio indicado pelo comprador, no porto de embarque designado;

CFR - *Cost and Freight* - o vendedor é o responsável por colocar a mercadoria desembaraçada a bordo do navio. O pagamento do frete até o porto de destino designado. No momento em que é

colocada a bordo do navio, no porto de embarque, a mercadoria passa a ser de responsabilidade do comprador, que deverá contratar e pagar o seguro e os gastos com o desembarque;

CIF - *Cost, Insurance and Freight* - neste caso, todas as despesas, inclusive seguro marítimo e frete, até a chegada da mercadoria no porto de destino designado, correm por conta do vendedor;

CPT - *Carriage Paid To* - o vendedor paga o frete até o local do destino indicado. O comprador assume o ônus dos riscos por perdas e danos a partir do momento em que a transportadora assume a custódia das mercadorias;

CIP - *Carriage and Insurance Paid to* - o frete é pago pelo vendedor até o destino acordado. As responsabilidades são as mesmas indicadas na *incoterm* CPT, acrescidas do pagamento de seguro até o destino;

DAP - *Delivered At Place* - o vendedor é responsável por colocar a mercadoria à disposição do comprador no terminal de destino designado ou em outro local combinado, assumindo os custos e riscos referentes ao transporte até ao local de destino;

DAT - *Delivered at Terminal* - o vendedor é responsável por colocar a mercadoria à disposição do comprador, no terminal de destino designado, assumindo os custos e riscos referentes ao transporte até o porto de destino e a descarga da mercadoria;

DDP - *Delivered Duty Paid* - o vendedor assume os riscos e custos referentes a impostos e outros encargos até a entrega da mercadoria no local combinado, desembaraçada para importação, porém sem o compromisso de efetuar desembarque. Este termo representa o máximo de obrigação do vendedor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cenário de competição mundial do qual fazemos parte vem exigindo que as empresas busquem, a cada dia, mais vantagens competitivas perante seus concorrentes. A logística, quando bem administrada, apresenta-se como ferramenta vital e poderosa nesse processo, podendo oferecer aos seus gestores mecanismos que sirvam como diferencial, tanto em relação à qualidade do serviço ou produtos quanto aos custos a ela atribuídos.

Uma maior consciência sobre os fatores que podem ser importantes na escolha por um ou outro porto para a saída dos produtos a serem exportados pode facilitar a compreensão e a otimização das tarifas, podendo inclusive auxiliar o gestor no que se refere à redução de despesas e controles desnecessários. O levantamento apurado dos valores que incorrem em cada operação possibilita a visualização completa da situação e o conhecimento sobre a real abrangência dos custos logísticos. O gerenciamento de todas essas informações sobre os fatos, em uma estratégia competitiva, é de extrema relevância e torna possível até mesmo uma redução das despesas ou a maximização dos lucros.

Este estudo teve, portanto, a pretensão de contribuir de forma sucinta na apresentação da terminologia utilizada nos processos de exportação de produtos por meio de terminais portuários localizados na Região Sul do Brasil, bem de como identificar alguns fatores que podem influenciar as empresas no momento da escolha do porto marítimo para envio de suas mercadorias ao exterior. Apresentou ainda as tarifas aplicadas pelos portos em uma operação envolvendo contêineres refrigerados para exportação.

Por fim, cabe salientar que um estudo prático já foi realizado tendo como fundamentação teórica o texto abordado anteriormente (GOMES, 2011).

REFERÊNCIAS

ALFANDEGAMENTO. Texto Digital. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/decretos/Ant2001/Ant1999/decreto91030/default.htm>>. Acesso em: 30 jan. 2011.

ATTUY, Gabriel. O Próximo Passo. **Revista Análise Comércio Exterior e Negócios Internacionais**, ano 2010. São Paulo: Análise Editorial, 2010.

EZ TRADE CENTER. **BAF, CAF e THC**. Disponível em: <<http://www.eztradecenter.com/centro-de-noticias/white-papers/transportes/baf-caf-e-thc>> Acesso em: 25 de jan. 2011.

BRASIL. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/constituicao/artigoBD.asp?item=303>>. Acesso em: 11 nov. 2010.

BRASIL. LEI Nº 8630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993. Disponível em <http://www.funetecpb.com.br/downloadspscipam/Lei_8630_SenadoFederal.pdf>. Acesso em: 1 maio 2010.

CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br/portopedia/texto.php?cod=292>>. Acesso em: 30 jan.2011.

DECRETO nº. 4.543, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2002. Texto digital. Disponível em <<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/decretos/2002/dec4543.htm>>. Acesso em: 05 set. 2011.

DESPACHANTE ADUANEIRO. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/ProcAduExpImp/DespAduSimplific.htm>>. Acesso em: 24 jan. 2011.

DICIONÁRIO DA LOGÍSTICA. Disponível em: <<http://www.guialog.com.br/dicionario.htm>>. Acesso em: 30 jan. 2011.

ESTRUTURA PORTUÁRIA, Disponível em: <<http://www.cursosnocd.com.br/logistica/estrutura-portuaria.htm>>. Acesso em: 01 fev. 2011.

FARIA, Ana Cristina de; COSTA, Maria de Fátima Gameiro da. **Gestão de custos logísticos**. São Paulo: Atlas S.A., 2005.

FARIA, Sérgio Fraga Santos. **Transporte aquaviário e a modernização dos portos**. São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda., 1998.

GOMES, Silvana Tedeschini. **Fatores determinantes na escolha de terminais portuários localizados na Região Sul do Brasil**. 2011. Trabalho de conclusão de curso Administração – Habilitação em Comércio Exterior. UNIVATES, Lajeado, RS, 2011.

ISSA, Maurício. **Termos padronizados do comércio e transportes internacionais**. São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda., 1987.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional**. 2. ed. São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda., 2004.

LOPEZ, José Manoel Cortinas. **Os custos logísticos do comércio exterior brasileiro**. São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda., 2000.

LUDOVICO, Nelson. **Logística de transportes internacionais**. São Paulo: Saraiva, 2000. v. 3.

MARQUES, Wagner Luiz. **Implantação de custos**. Crisciúma, Gráfica Vera Cruz Ltda, 2009.

MIRA, Carlos Alberto. **O Último Rincão do Marketing**. São Paulo: Lettera.doc Projetos de Comunicação Ltda., 2004.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos portos**. 3. ed. São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda., 2000.

OPERAÇÃO PORTUÁRIA.COM. BR. Disponível em: <<http://www.operacaoportuaria.com.br/o-que-%E9-%3F>>. Acesso em: 05 out. 2010.

PORTO DE ITAJAI. Disponível em:<<http://www.portoitajai.com.br/institucional/sobre.php>>. Acesso em: 22 out. 2010.

PORTO DE NAVEGANTES. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/quemsomos/historico.html>>. Acesso em: 22 out. 2010.

PORTO DE RIO GRANDE. Disponível em: <http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_historico.php>. Acesso em: 20 out. 2010.

PORTOS DO CENTRO, SUL E SUDESTE DO BRASIL. Disponível em: <http://www.sda-rj.com.br/site/portosaeroportos/sul.html>. Acesso em: 12 maio 2011.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no brasil e à logística internacional**. São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda., 2002.

SANTOS NETO, Arnaldo Bastos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. Curitiba: Jaruá Editora, 2000.

SERVIÇOS / OPERAÇÃO DE NAVIO. Disponível em: <http://www.tecon.com.br/site/content/servicos_prestados/index.php>. Acesso em: 27 jan. 2011.

SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL. Disponível em: <<http://navalbrasil.com>>. Acesso em: 4 maio 2011.

TECON. Disponível em <<http://www.tecon.com.br/site/content/home/>> Acesso em: 1 fev. 2011.

TERMOS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO-INCOTERMS. Disponível em: <<http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/index.html>>. Acesso em: 3 fev. 2011.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte internacional de cargas**. São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda., 2001.