

6.02.03 - Administração / Administração de Setores Específicos

## OS IMPACTOS DA NOVA LEI DOS PORTOS NA EFICIÊNCIA LOGÍSTICA DO PORTO DE SANTOS

Flávia Silva Simão<sup>1</sup>, Reginaldo da Silva Souza<sup>2</sup>, Sheldon William Silva<sup>3</sup>, Pedro dos Santos Portugal Júnior<sup>3</sup>, Gustavo Flausino de Oliveira<sup>3</sup>, Rodrigo Braga Faria<sup>3</sup>, Fabrício Pelloso Piurcosky<sup>3</sup>

1. Bacharel em Administração pelo Centro Universitário do Sul de Minas
2. Doutorando em Administração pela PUC de Minas Gerais
3. Pesquisadores do Centro Universitário do Sul de Minas

### Resumo:

A pesquisa discorre sobre os impactos da Lei nº 12.815/2013 em relação às operações logísticas internacionais no terminal portuário de Santos. A chamada “nova lei dos portos” dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Nesse sentido, tem-se como hipótese que a nova legislação contribuirá para o aumento da competitividade do país no comércio internacional. Desenvolveu-se uma pesquisa documental para demonstrar quais os principais impactos da nova lei dos portos para as operações logísticas internacionais no terminal portuário de Santos.

Diante do estudo realizado, percebe-se que os investimentos em operações logísticas são fundamentais para o desenvolvimento do comércio exterior brasileiro. No entanto, mesmo que a nova lei dos portos impacte na melhoria dos serviços portuários, outras proposições deverão ser implantadas para obter a eficiência de toda a cadeia logística.

**Palavras-chave:** Lei nº 12.815/2013, Logística, Portos.

### Introdução:

As empresas buscam continuamente expandir sua participação no mercado e, percebem que importar seus produtos e/ou serviços, tornam-nas mais competitivas. Outras perceberam que seus produtos e/ou serviços, atendem às necessidades dos clientes em diversos lugares do mundo e com apenas algumas adaptações, quando necessárias, exportam seus produtos.

O Porto de Santos tem uma grande participação e influência no comércio exterior brasileiro. É um dos principais portos do Brasil e é considerado o maior porto da América

Latina em movimentação de contêineres. Está localizado no estado de São Paulo, na cidade de Santos. De acordo com dados da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), que administra o terminal portuário de Santos, 73% das cargas internacionais no ano de 2015 foram operadas no complexo santista.

A redução de custos passa a ser um atrativo para as empresas, principalmente aquelas que atuam no comércio exterior. O comércio exterior é a troca de mercadoria e/ou serviços entre os países, regido através de regras, normas e leis (KEEDI, 2011).

A Logística é a parte do Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento que planeja, programa e controla o fluxo e armazenamento eficiente e econômico de matérias-primas, materiais semiacabados e produtos acabados, bem como as informações a eles relativas, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender às exigências dos clientes. Desse modo, o principal objetivo da logística é oferecer um serviço de qualidade ao cliente e reduzir os custos operacionais o máximo possível (CARVALHO, 2002; BALLOU, 2007; RAZZOLINI FILHO, 2009).

A Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013, ou a nova lei dos Portos como ficou conhecida, tem como premissa a modernização dos portos brasileiros e a eficiência nas operações logísticas realizadas por estes terminais. O objetivo é atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária, reduzindo assim os custos logísticos.

Entretanto, a lei dos portos por si só não resolve todos os problemas logísticos brasileiros, sendo necessárias outras intervenções para manutenção das operações internacionais.

## **Metodologia:**

O objetivo principal desta pesquisa é investigar os impactos da Lei nº 12.815/2013 em relação às operações logísticas internacionais no terminal portuário de Santos.

A Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, mas conhecida como a Nova Lei dos Portos, visa implantar algumas mudanças nos portos e terminais, modernizando-os, para que estes possam desenvolver melhor suas atividades. A principal premissa dessa lei é tornar os portos brasileiros mais competitivos a partir da exploração organizada dos portos e instalações portuárias (BRASIL, 2012), a partir das seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

Com relação aos fins, a pesquisa é descritiva, levando-se em consideração que pretende investigar a hipótese de que a nova lei dos portos contribuirá para o aumento da competitividade do país no comércio internacional (VERGARA, 2003; GIL, 2008).

Quanto aos meios, desenvolveu-se uma pesquisa bibliográfica e documental para demonstrar quais os principais impactos da nova lei dos portos para as operações logísticas internacionais no terminal portuário de Santos. De acordo com Gil (2008), a pesquisa bibliográfica é desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos. Já a pesquisa documental vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa.

Ainda de acordo com Richardson (1999, p.85), esse tipo de pesquisa pode utilizar “como material de estudo qualquer forma de comunicação, usualmente documentos escritos, como livros, periódicos, jornais, mas também, pode recorrer a outras formas de comunicação”.

## **Resultados e Discussão:**

O porto de Santos está localizado na cidade de Santos, no estado de São Paulo e é considerado como o principal porto brasileiro. Ele também é considerado como maior porto da América Latina que movimenta contêineres, segundo dados da CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo).

O sistema de acessos terrestres ao porto é formado pelas rodovias Anchieta e Imigrantes e pelas ferrovias Ferrobán e MRS (concessionária que opera a chamada Malha Regional Sudeste da Rede Ferroviária Federal S. A.).

O porto de Santos foi inaugurado no dia 02 de fevereiro de 1892 quando a Companhia Docas de Santos - CDS, entregou à navegação mundial os primeiros 260 m de cais, na área, até hoje denominada, do Valongo. Hoje, o porto é administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) e há mais de 60 terminais instalados na área do porto organizado, localizados em ambas as margens, direita e esquerda (PORTO DE SANTOS, 2017).

Apesar da sua importância, o Porto de Santos apresenta diversos problemas que atrapalham a sua melhor utilização. Um dos problemas se encontra na infraestrutura do porto e terminais. Devido à baixa infraestrutura, este porto acabou perdendo um pouco de sua competitividade. O problema da infraestrutura acarreta atrasos nos embarques e desembarques das mercadorias, o que acaba prejudicando as empresas que utilizam este porto. Também há atrasos na atracação dos navios.

Não se pode esquecer de mencionar os congestionamentos no trânsito de veículos de carga. Muitas das vezes, os caminhões não conseguem entrar, sair ou carregar as mercadorias, o que acarreta grandes problemas para as empresas.

A Nova Lei dos Portos relata sobre a exploração da União dos portos e instalações portuárias e sobre as atividades realizadas pelos operadores portuários. Diante disso, haverá mudanças em todo o porto de Santos.

Nesse sentido, haverá arrendamentos para instalações portuárias, precedida de licitações, o que acarretará em investimentos,

modernização dos equipamentos e também uma melhora em relação às atividades realizadas.

Também haverá concessões, que segundo o Artigo 2º, é uma cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura com prazo determinado. Desse modo, o poder concedente (este deve definir diretrizes, celebrar contratos e estabelecer critérios) analisará qual terá a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga. Deve ser mencionado é que todo operador portuário deverá ter uma qualificação para exercer seu trabalho.

A dragagem portuária é algo importante a ser analisado. Segundo o Artigo 54, a “dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado”.

O porto de Santos não tem a capacidade de receber grandes navios, como exemplo o navio CMA CGM Verne, devido a sua infraestrutura e a falta de equipamentos essenciais. A partir dos investimentos privados, o porto de Santos poderia se tornar um *hub port*, que é um porto concentrador de cargas e linhas de navegação que permite que grandes navios sejam carregados e descarregados em uma única parada, reduzindo os custos e assim o porto de Santos seria o porto mais importante da América Latina.

### Conclusões:

É perceptível que o comércio exterior fomenta a economia brasileira. As importações e exportações realizadas pelas empresas influenciam diretamente a balança comercial. Pode-se notar que as empresas estão investindo mais em seus produtos e estão adentrando com maior força no mercado do comércio exterior.

Percebe-se que não somente a empresa tem benefícios, mas todo o país cresce junto. As importações e exportações geram, como exemplo, empregos para diversas pessoas, competitividade para a empresa e para o país e reconhecimento em todo o mercado.

A exportação é de considerável importante, pois, as empresas aumentam seu

*market share*, adquirindo participação no mercado externo, ganhando vantagens em relação aos concorrentes internos e reconhecimento de sua marca. Além disso, há benefícios internos, como por exemplo, o aumento de empregos, entrada de moeda estrangeira e o avanço tecnológico para a qualificação de seus produtos (KEEDI, 2011; LOPEZ e GAMA, 2010; SEGALIS, FRANÇA e ATSUMI, 2012).

A importação também tem sua importância, pois, a empresa importadora diversifica seus produtos, aumentando suas opções de fornecedores e incorporando novas tecnologias (SEGALIS, FRANÇA e ATSUMI, 2012; KEEDI, 2011).

Nesse sentido, deve-se considerar a importância das atividades logísticas no comércio internacional e da infraestrutura, incluindo os portos, para que os processos de importação e exportação possam ocorrer de forma efetiva. Conforme Razzolini Filho (2009) para que a atividade logística seja eficiente, é necessário que haja uma interação entre todos os componentes dos transportes.

Pode-se dizer que o Porto de Santos é um dos portos que tem maior importância na movimentação de cargas na América Latina. No entanto, mesmo sendo o maior, devido a sua infraestrutura e logística, este porto já não atende em tempo todas as necessidades das empresas que o utilizam. Essas empresas têm sofrido alguns prejuízos devido a atrasos na atracação dos navios, disponibilidade de janelas nos terminais, congestionamento no trânsito, dentre outros. Estes tipos de problemas causam um grande impacto para o planejamento dessas empresas ao gerar atrasos e maiores custos.

A Lei nº 12.815 dá subsídios para que os portos sejam modernizados e tenham sua infraestrutura melhorada, além de diminuir as tarifas existentes e qualificar a mão de obra. Isto acarretará diversos benefícios para as empresas como o aumento da competitividade, diminuição do tempo gasto com os trâmites burocráticos e umas das situações mais relevantes: a melhoria do trânsito dentro do próprio porto.

Por outro lado, há que se fazer um contraponto: a oferta de melhores serviços poderá acarretar em aumento das taxas e tarifas para utilização dos terminais portuários. No sistema de concessão, qual será o papel e atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)? Os papéis de regulação não estão bem definidos entre os órgãos governamentais (MDIC, SEP).

A limitação da pesquisa esbarra no fato de não investigar a percepção dos usuários em

relação aos serviços prestados. Essa análise seria de suma importância para o confronto de dados e elaboração de novas premissas.

Como sugestão de pesquisas futuras, seguindo a linha das limitações do artigo, podem ser desenvolvidos estudos acerca da percepção dos usuários. Tema interessante abarca o foco na estrutura dos terminais e seus equipamentos e também em *hub ports* e terminais de conexão.

Por fim, espera-se que as diretrizes dessa nova lei eliminem os problemas logísticos que as empresas têm enfrentado há algum tempo e possibilite a adequação da estrutura portuária brasileira nos moldes dos operadores internacionais.

### Referências bibliográficas:

BALLOU, R. H. **Logística empresarial: transporte, administração de materiais e distribuição física**. Tradução Hugo T. Y. Yoshizaki. 1. Ed. 18. Reimpr. São Paulo: Atlas, 2007.

BRASIL, ANTAQ – **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Porto de Santos – SP. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Portos/Santos.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2016.

\_\_\_\_\_. PLANALTO. **Lei Nº 12.815**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)>. Acesso em: 05 jan. de 2017.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **Medida Provisória 595 / 2012**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm)>. Acesso em: 05 jan. 2017.

CARVALHO, J. M. C. **Logística**. 3 ed. Lisboa: Edições Silabo, 2002.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.

KEEDI, S. **ABC do Comércio Exterior: Abrindo as Primeiras Páginas**. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

LOPEZ, J. M. C; GAMA, M. **Comércio Exterior Competitivo**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras 2010.

PORTO DE SANTOS. **Estatística Movimentação no Porto**. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/estatisticas.php>>. Acesso em: 03 jan. de 2017.

\_\_\_\_\_. **Porto de Santos – Antaq**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Portos/2012/Santos.pdf>>. Acesso em: 13 out. de 2016.

\_\_\_\_\_. **Resumo Histórico**. Disponível em: <[www.portodesantos.com.br/historia.php](http://www.portodesantos.com.br/historia.php)>. Acesso em: 12 out. 2016.

RAZZOLINI FILHO, E. **Transporte e Modais com suporte de TI e SI**. Curitiba: IBPEX, 2009.

SEGALIS, G. FRANÇA, R. ATSUMI, S. Y. K. **Fundamentos de exportação e importação no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV, 2012.

VERGARA, S. C. **Projeto e relatórios de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas Editora, 2003.