



Taís Rusniak

**COMPETITIVIDADE DO PORTO DE RIO GRANDE, RS NO
COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO ENTRE 2005 E 2013**

Horizontina, RS

2014

Taís Rusniak

**COMPETITIVIDADE DO PORTO DE RIO GRANDE, RS NO
COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO ENTRE 2005 E 2013**

Trabalho Final de Curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas, pelo Curso de Ciências Econômicas da Faculdade Horizontina (FAHOR).

ORIENTADOR: Me. Stephan Sawitzki

Horizontina, RS

2014

**FAHOR - FACULDADE HORIZONTINA
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

A Comissão Examinadora, abaixo assinada, aprova a monografia:

**“Competitividade do Porto de Rio Grande, RS no comércio exterior brasileiro
entre 2005 e 2013”**

Elaborada por:

Taís Rusniak

Como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em
Ciências Econômicas

Aprovado em: 29/11/2014

Pela Comissão Examinadora

Me. Stephan Sawitzki
Presidente da Comissão Examinadora - Orientador

Me. Jaqueline Primo Nogueira de Sá
FAHOR – Faculdade Horizontina

Me. Karine Daiane Zingler
FAHOR – Faculdade Horizontina

Horizontina, RS

2014

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à minha mãe, aos meus irmãos, ao meu tio, à minha avó, à minha nona e ao meu avô, *in memoriam*, por sempre me apoiarem e pelo amor incondicional.

AGRADECIMENTOS

À Deus, por me iluminar sempre e me permitir concluir mais um ciclo de vida.

A minha mãe, Elenice, minha amiga e companheira, que sempre esteve comigo, me incentivando e apoiando, e que sacrificou-se inúmeras vezes por mim.

Aos meus irmãos, por me aguentarem durante todos esses anos e fazerem com que a minha vida tivesse mais graça.

Ao meu tio, Aloísio, e a minha avó, Anilda, por me apoiarem durante todos esses anos e por terem me ajudado a concluir mais este ciclo.

Ao meu avô, Eloí, *in memoriam*, por ter me ensinado o que é integridade e honestidade.

Ao meu orientador, Stephan Sawitzki, pelos ensinamentos e compreensão durante o desenvolvimento deste trabalho.

À coordenadora e professora Jaqueline, pelos ensinamentos e puxões de orelha.

A todos os professores da FAHOR, por tudo o que me possibilitaram aprender e conhecer.

A Faculdade Horizontina, que me acolheu calorosamente e que me propiciou inúmeros aprendizados e a possibilidade de me “alimentar” com conhecimento.

A Dra. Janete Stoffel, pela grande amizade e pelos inigualáveis ensinamentos.

À Diele Adriane Kreutz, Sheila de Carli e Taínes Barbosa, pela inestimável amizade e companheirismo e por serem meus alicerces nestes anos.

Aos meus amigos, que estiveram comigo nesses quatro anos, mesmo longe, e me incentivaram a perseguir meus objetivos.

Aos colegas, pelas experiências trocadas, alegrias e dificuldades.

Ao Seu Artur Knoll e a Dona Adelíria Knoll, pela amizade e força.

*Somos o que há de melhor,
Somos o que dá pra fazer,
O que não dá pra evitar,
E não se pode escolher [...].*

(3X4 - Engenheiros do Hawaii)

RESUMO

As interações comerciais internacionais vêm crescendo anualmente e, devido a isso, os meios de comunicação entre países tornam-se cada vez mais relevantes. Os portos caracterizam-se por serem o principal meio de troca entre os países, e, portanto, são importantes para o crescimento e o desenvolvimento de um país. As movimentações de cargas brasileiras vêm crescendo significativamente, mas os investimentos no setor não apresentam o mesmo crescimento. Esses aspectos comprometem a competitividade brasileira, até mesmo a competitividade inter-portuária. Devido a esses fatores foi escolhido como tema a “Competitividade do Porto de Rio Grande, RS no comércio exterior brasileiro entre 2005 e 2013”. Neste contexto, o objetivo geral foi analisar a competitividade deste porto perante outros cinco portos brasileiros, levando-se em consideração a infraestrutura, as movimentações e os investimentos portuários. Para isso, fez-se uma pesquisa bibliográfica e descritiva sobre os portos analisados. Os resultados foram analisados através de comparações sobre os fatores apresentados no decorrer do trabalho, o qual mostram que o Porto de Rio Grande é competitivo, mas tem grande potencial portuário não explorado.

Palavras-chave: Movimentações portuárias. Competitividade. Comércio exterior.

ABSTRACT

The international business interactions have been growing annually, and as a result of this, the means of communication between countries are becoming increasingly relevant. The ports are characterized by being the primary means of exchange among countries, and thus are important to the growth and development of a nation. Brazilian cargo movements have been growing significantly, but investments in the sector do not have the same growth. All these factors affect the Brazilian competitiveness (even the inter-port competition) and were the reasons of the choice "Competitiveness of the Port of Rio Grande, Rio Grande do Sul in the Brazilian foreign trade between 2005 and 2013 " as the theme. In this context, the main objective was to analyze the competitiveness of the port before five other Brazilian ports, given how the infrastructure, drives and port investments. For this, we did a bibliographic and descriptive research on the ports analyzed. The results were analyzed through comparisons of the factors presented in this work, which shows that the Port of Rio Grande is competitive, but has a great untapped potential.

Keywords: *Port Movements. Competitiveness. Foreign Trade.*

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização dos portos públicos brasileiros.....	28
Figura 2: Localização dos terminais portuários de uso privativo (TUP's) brasileiros.	29

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Nova e antiga estrutura do Balanço de Pagamentos	18
Quadro 2: Informações gerais sobre o Porto de Itajaí no ano de 2014	39
Quadro 3: Instalações do Porto de Itajaí no ano de 2014	39
Quadro 4: Informações gerais sobre o Porto de Paranaguá no ano de 2014	43
Quadro 5: Instalações do Porto de Paranaguá no ano de 2014	43
Quadro 6: Informações gerais sobre o Porto do Rio de Janeiro no ano de 2014.....	47
Quadro 7: Instalações do Porto do Rio de Janeiro no ano de 2014	47
Quadro 8: Informações gerais sobre o Porto de Rio Grande no ano de 2014	51
Quadro 9: Instalações do Porto de Rio Grande no ano de 2014.....	51
Quadro 10: Informações gerais sobre o Porto de Santos no ano de 2014.....	54
Quadro 11: Instalações do Porto de Santos no ano de 2014.....	55
Quadro 12: Informações gerais sobre o Porto de Vitória no ano de 2014.....	58
Quadro 13: Instalações do Porto de Vitória no ano de 2014.....	59
Quadro 14: Investimentos PAC 2 em milhões de reais - Obras concluídas	65
Quadro 15: Investimento/Inversões financeiro realizado entre 2005 e 2013 em reais	65
Quadro 16: Investimentos do BNDES no transporte aquaviário em milhões entre 2005 e 2013 em reais.....	66
Quadro 17: Obras de acesso terrestre executadas pela SEP/PR	68

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolução das exportações brasileiras entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB	19
Gráfico 2: Evolução das importações brasileiras entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB	20
Gráfico 3: Evolução do saldo da balança comercial brasileira entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB	21
Gráfico 4: Evolução das exportações do RS entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB	21
Gráfico 5: Participação das exportações do RS nas exportações brasileiras entre 2005 e 2013 em porcentagem.....	22
Gráfico 6: Evolução das importações do RS entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB	23
Gráfico 7: Evolução das importações do RS entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB	24
Gráfico 8: Evolução do saldo da balança comercial do RS entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB	24
Gráfico 9: Movimentação portuária por natureza de carga entre 2005 a 2013 em toneladas.....	30
Gráfico 10: Movimentação portuária de cargas por tipo de navegação entre 2005 a 2013 em toneladas.....	31
Gráfico 11: Movimentação portuária de cargas por sentido entre 2005 a 2013 em toneladas.....	32
Gráfico 12: Movimentação portuária de cargas por sentido entre 2005 a 2013 em toneladas.....	33
Gráfico 13: Movimentação portuária de cargas por tipo de instalação entre 2005 a 2013 em toneladas.....	34
Gráfico 14: Movimentação total de cargas por natureza da carga no Porto de Itajaí entre 2005 e 2013 em toneladas.....	40
Gráfico 15: Movimentação total de cargas por sentido no Porto de Itajaí entre 2005 e 2013 em toneladas.....	41
Gráfico 16: Movimentação total de cargas por navegação no Porto de Itajaí entre 2005 e 2013 em toneladas.....	42
Gráfico 17: Movimentação total de cargas por natureza da carga no Porto de Paranaguá entre os anos de 2005 e 2013 em toneladas.....	44
Gráfico 18: Movimentação total de cargas por sentido no Porto de Paranaguá entre os anos 2005 e 2013.....	45
Gráfico 19: Movimentação total de cargas por navegação no Porto de Paranaguá entre 2005 e 2013 em toneladas.....	46
Gráfico 20: Movimentação total de cargas por natureza no Porto do Rio de Janeiro entre 2005 e 2013 em toneladas.....	48

Gráfico 21: Movimentação total de cargas por sentido no Porto do Rio de Janeiro entre 2005 e 2013	49
Gráfico 22: Movimentação total de cargas por navegação no Porto do Rio de Janeiro entre 2005 e 2013 em toneladas	50
Gráfico 23: Movimentação total de cargas por natureza da carga no Porto de Rio Grande entre 2005 e 2013 em toneladas	52
Gráfico 24: Movimentação de cargas por sentido no Porto de Rio Grande entre 2005 e 2013 em toneladas	53
Gráfico 25: Movimentação total de cargas por navegação no Porto de Rio Grande entre 2005 e 2013 em toneladas	53
Gráfico 26: Movimentação de cargas por natureza no Porto de Santos entre 2005 e 2013 em toneladas	56
Gráfico 27: Movimentação total de cargas por sentido no Porto de Santos entre 2005 e 2013 em toneladas	57
Gráfico 28: Movimentação total de cargas por navegação no Porto de Santos entre 2005 e 2013 em toneladas	57
Gráfico 29: Movimentação total de cargas por natureza da carga no Porto de Vitória entre 2005 e 2013 em toneladas	60
Gráfico 30: Movimentação total de cargas por sentido no Porto de Vitória entre 2005 e 2013 em toneladas	60
Gráfico 31: Movimentação total de cargas por navegação no Porto de Vitória entre 2005 e 2013 em toneladas	61
Gráfico 32: Movimentações totais nos portos analisados entre os anos de 2005 e 2013 em toneladas	70
Gráfico 33: Movimentações por navegação de longo curso entre os anos de 2005 e 2013 em toneladas	71
Gráfico 34: Movimentações por navegação de cabotagem entre 2005 e 2013 por toneladas	71

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 COMÉRCIO EXTERIOR E SISTEMA PORTUÁRIO	16
2.1 COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO E DO ESTADO DO RS	16
2.2 COMPETITIVIDADE.....	25
2.3 SISTEMA PORTUÁRIO.....	27
3 METODOLOGIA	35
4 CARACTERÍSTICAS PORTUÁRIAS E ANÁLISE DE COMPETITIVIDADE.....	38
4.1 HISTÓRIA, INFORMAÇÕES GERAIS E MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS. 38	
4.1.1 Porto de Itajaí.....	38
4.1.2 Porto de Paranaguá.....	42
4.1.3 Porto do Rio de Janeiro	46
4.1.4 Porto de Rio Grande.....	50
4.1.5 Porto de Santos	54
4.1.6 Porto do Vitória.....	58
4.2 INOVAÇÕES E INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS	62
4.3 COMPETITIVIDADE DO PORTO DE RIO GRANDE	69
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
REFERÊNCIAS.....	76

1 INTRODUÇÃO

Os agentes econômicos deparam-se constantemente com a limitação dos recursos que tem disponíveis para sua produção, ou seja, não conseguem satisfazer todas as suas necessidades devido ao problema econômico da escassez. Desse modo, eles necessitam fazer escolhas entre as alternativas disponíveis e analisar o custo de oportunidade que essa escolha representa para que então possam decidir quais bens irão produzir, como irão produzir esses bens, e para quem eles serão produzidos (PARKIN, 2009).

Mas, os agentes não são ilhas isoladas, eles interagem entre si, ou seja, participam do comércio internacional de forma a obter ganhos de comércio a partir dessas interações. Esses ganhos são possíveis, pois os países são diferentes e podem se beneficiar das vantagens comparativas que cada um deles tem. Ou seja, cada país se especializa na produção daquilo que é mais eficiente e comercializa com outro país que é mais eficiente na produção de outro bem (KRUGMAN; OBSTFELD, 2005).

Outra vantagem que os países têm em participarem do comércio internacional diz respeito às economias de escala. Com base nessa ideia, quanto mais se produzir, menores serão os custos incorridos. Sendo assim, quando os países abrem suas economias, eles podem produzir mais e de maneira mais eficiente do que se fosse uma economia fechada visto à ampliação do mercado consumidor (KRUGMAN; OBSTFELD, 2005).

Para que um país possa participar desse comércio internacional e se favorecer das vantagens dessa interação são necessários meios que viabilizem as trocas comerciais entre os países. O transporte marítimo é um desses meios, sendo utilizado por inúmeros países para escoamento de suas exportações e recebimento de suas importações. Esse apresenta-se como o meio mais viável de transporte para cargas mais volumosas e de longas distâncias e, assim, os portos tornam-se o canal de conexão entre um país e o mercado externo (CNT, 2012).

Por isso, além do fato das interações mundiais terem aumentado nas últimas décadas, a questão da competitividade portuária torna-se cada vez mais relevante, sendo esse o tema do presente trabalho, dando destaque para o Porto de Rio Grande. Diante disso, o problema levantado foi: o Porto de Rio Grande é competitivo perante os demais portos brasileiros no período compreendido entre 2005 e 2013?

Para tanto, tem-se como objetivo geral analisar a competitividade do Porto de Rio Grande perante os principais portos do país entre 2005 a 2013. Quanto aos objetivos específicos analisados e que auxiliaram para que se alcançassem os resultados pretendidos, destaca-se: contextualizar o comércio exterior brasileiro e do Estado do Rio Grande do Sul (RS); caracterizar o sistema portuário nacional e estadual; identificar as movimentações portuárias brasileiras e do Rio Grande do Sul; caracterizar os principais portos do país, em especial o Porto de Rio Grande, considerando aspectos como as movimentações portuárias, investimentos, infraestrutura e a inovação portuária.

Essa investigação justifica-se pelo fato do Brasil possuir cerca de 8 mil km de costa litorânea navegável, cerca de 35 portos organizados, e 19 terminais de uso privativo, além de ser responsável pelo escoamento de cerca de 90% das exportações brasileiras, de acordo com dados divulgados pela CNT (2011). Ademais, o setor portuário brasileiro teve crescimento em suas movimentações anuais totais de cargas, sendo que em 2005 a movimentação total chegou à cerca 649,5 milhões de toneladas e, em 2013, chegou aproximadamente a 931 milhões de toneladas, sofrendo uma variação de 43% no período (ANTAQ, 2009).

Em relação a região sul do Brasil, a mesma conta com vários portos importantes para a economia do país, como o porto de São Francisco do Sul – PR, Paranaguá – PR, Itajaí – SC, Porto Alegre – RS e Rio Grande – RS. O Porto de Rio Grande ocupa o 4º lugar na classificação dos portos brasileiros com maior movimentação portuária de cargas brasileiras e têm grande importância para o Estado do RS e para o Brasil por possuir acessos rodoviários, ferroviários e hidroviários (CNT, 2011).

Assim, um estudo mais detalhado é pertinente pela importância que os portos possuem para os Estados e para o país, em especial a relevância do Porto de Rio Grande para o Estado do Rio Grande do Sul (RS). Também, com esse estudo pretende-se abrir portas para estudos futuros acerca do assunto, possibilitando a expansão de análises.

Assim sendo, o presente trabalho foi disposto da seguinte maneira: nessa introdução, são explicitados o problema, a justificativa e os objetivos. Em seguida, no capítulo 2, é apresentado um panorama do comércio exterior brasileiro e do Estado do RS, onde se apresenta a evolução das exportações, importações, saldo da balança comercial, participação das exportações e importações do Estado nas exportações e importações do país. Ainda é explicado o tema competitividade e sua

definição e evolução, bem como o sistema portuário, onde são demonstradas as movimentações portuárias nacionais por natureza da carga, tipo de navegação, por sentido, de embarque e desembarque e importação e exportação e pelo tipo de instalação. Após, é apresentada a forma metodológica de como o trabalho foi elaborado. No capítulo 4, são apresentadas as características portuárias, como a história, informações gerais e movimentações de cada porto, as inovações e investimentos no setor e nos portos. Também foi feita uma análise especial do Porto de Rio Grande, destacando-se a competitividade do mesmo através de comparações das movimentações, estrutura e investimentos de cada porto. E, por fim, as considerações finais e as referências utilizadas.

2 COMÉRCIO EXTERIOR E SISTEMA PORTUÁRIO

O Brasil vem aumentando sua participação no comércio internacional. Nos últimos anos, o país passou por importantes evoluções quanto ao comércio exterior, sendo que apresentou grandes mudanças em seu sistema portuário, principal meio de interação com outros países.

Para isso, abordar-se-á o comércio exterior brasileiro e do Estado do RS. Para melhor compreensão e análises será apresentada a Balança de Pagamentos, a Balança Comercial, dados relativos às exportações e importações nacional e estadual. Também, será abordada a estrutura do sistema portuário brasileiro e dados relativos a movimentações nos portos e terminais de uso privativo.

2.1 COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO E DO ESTADO DO RS

A troca de bens e serviços, existente desde a época mercantilista, ultrapassou as fronteiras geográficas. Isso foi favorecido com a intensificação do processo de globalização das economias. Esse, por sua vez, teve no progresso dos meios de transportes e dos meios de telecomunicações os fatores fundamentais para que o movimento fosse possível (MAIA, 2006).

Segundo Maia (2006), com o crescimento do comércio entre países surgiu a necessidade de medir esse comércio para que se avaliasse sua importância. “Com o crescimento do comércio internacional e com as dificuldades geradas pelos problemas econômicos” (MAIA, 2006, p. 71) sentiu-se necessidade de se registrarem as transações ocorridas entre um país e o exterior. Havia a necessidade da criação de um ferramenta contábil onde se pudesse registrar, classificar e interpretar as transações comerciais internacionais. Assim, nasceu o Balanço de Pagamentos, criado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) no ano de 1993 .

Segundo FMI *apud*. Maia (2006, p. 72), “Balanço de Pagamentos é o registro sistemático de todas as transações econômicas realizadas entre os residentes em determinado país e os residentes no resto do mundo, durante certo período, geralmente de um ano”. Ou seja, o Balanço de Pagamentos é uma ferramenta contábil que registra tanto os recebimentos quanto os pagamentos ao estrangeiro, sendo que qualquer transação que seja um pagamento a outros países é lançada como um débito, recebendo sinal negativo, e qualquer recebimento do resto do

mundo é lançado como um crédito, recebendo sinal positivo (KRUGMAN; OBSTFELD, 2005).

Um relevante ponto do Balanço de Pagamentos é o princípio das partidas dobradas. O Balanço de Pagamentos leva em consideração essa regra da contabilidade nacional, onde todas as transações entre dois agentes devem ser lançadas como dois fluxos, uma vez como crédito e outra vez como débito, sendo que um desses lançamentos representa a natureza econômica da transação e a outra de correspondência monetária (BAUMANN; CANUTO; GONÇAVES, 2004).

Segundo Maia (2006), os países usam uma estrutura padrão para seu Balanço de Pagamento recomendada pelo FMI. O Brasil segue essa estrutura padrão, sendo que até o final do ano de 2000 utilizava-se uma estrutura antiga e, a partir do começo de 2001, passou-se a utilizar uma nova estrutura que está de acordo com a quinta edição do Manual de Balanço de Pagamentos do FMI.

Conforme Krugman e Obstfeld (2005), o Balanço de Pagamentos está dividido em três tipos de transações:

- a) transações correntes: é a conta onde é feito o lançamento das exportações e importações de bens e serviços, ou seja, é a conta da balança comercial;
- b) conta capital: na conta capital são feitos os lançamentos das transferências de riqueza entre países, como patentes e marcas registradas; e
- c) conta financeira: nessa conta são lançadas as transações que envolvem a compra e venda internacional de ativos financeiros, sendo que um ativo é a forma de se manter riqueza, como dinheiro, ações, patrimônio físico, entre outros.

No quadro 1, pode-se verificar a estrutura do Balanço de Pagamentos. Na coluna da esquerda, verifica-se a estrutura do Balanço de Pagamentos antiga, que vigorou até o final de 2000. Na coluna da direita, tem-se a versão atual do Balanço de Pagamentos, a qual entrou em vigor a partir do começo de 2001.

Quadro 1: Nova e antiga estrutura do Balanço de Pagamentos

Antiga Estrutura	Nova Estrutura
1. Transações Correntes 1.1 Balança Comercial Exportação Importação 1.2 Serviços Viagens internacionais Transportes Seguros Rendas (Juros, Lucros, Dividendos, <i>Royalties</i> , Salários e Ordenados) Serviços Diversos 1.3 Transferências Unilaterais Donativos Manutenção de residentes no país	1. Transações Correntes 1.1 Balança Comercial Exportação Importação 1.2 Serviços Viagens internacionais Transportes Seguros Financeiros Computação e Informações <i>Royalties</i> e Licenças Aluguel de Equipamentos Serviços Governamentais Outros Serviços 1.3 Rendas Salários e Ordenados Rendas de Investimentos (Juros, Lucros e Dividendos) 1.4 Transferências Unilaterais Donativos Manutenção de residentes no país
2. Movimento de Capitais Investimentos Financiamentos Amortizações Empréstimos Ouro Monetário	2. Conta Capital Transferências de patrimônio 3. Conta Financeira Investimentos Diretos Investimentos em Carteira Derivativos Outros Investimentos
3. Erros e Omissões	3. Erros e Omissões
4. Saldo (déficit ou superávit)	4. Saldo (déficit ou superávit)

Fonte: Maia (2005, p.73)

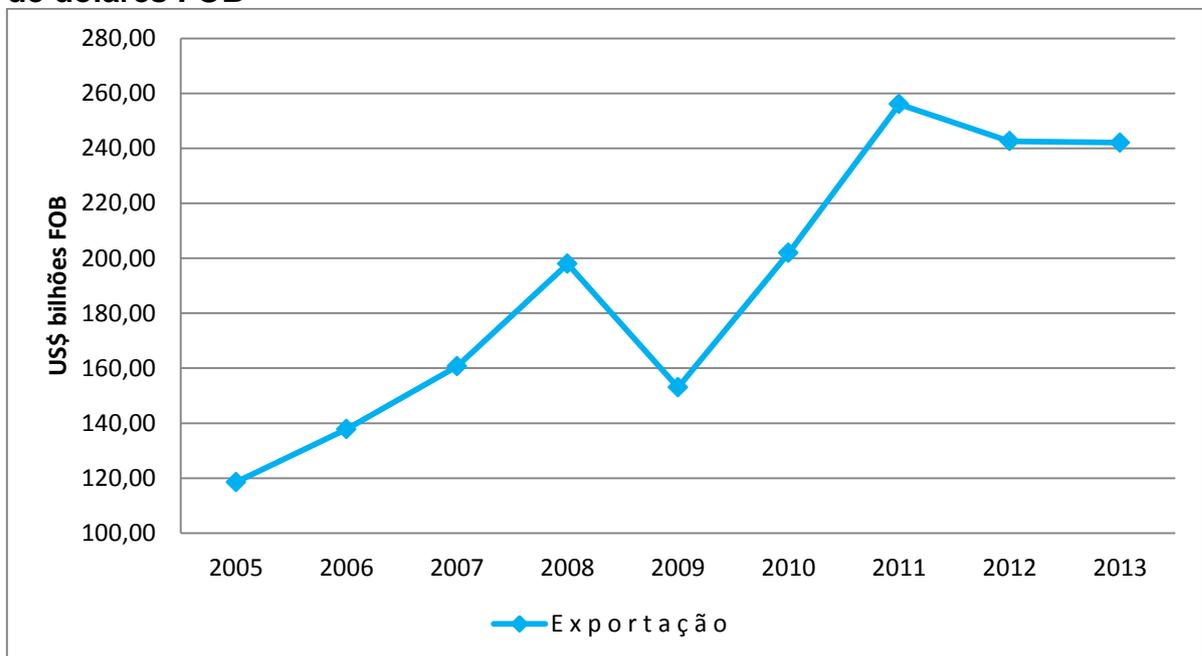
A conta de transações está dividida em três categorias diferentes. A primeira diz respeito ao comércio de mercadorias, ou seja, exportação e importação de bens, esta é comumente chamada de Balança Comercial, para a qual dar-se-á destaque no presente trabalho, devido a relevância que o superávit primário¹ tem para um país. A segunda categoria diz respeito aos serviços, ou seja, inclui gastos de turistas, taxas de envio e pagamentos por assistência jurídica. E, a terceira

¹ Na balança comercial, o superávit significa um valor das exportações superior ao das importações. Fonte: SENADO, 2014.

categoria, diz respeito à renda, ou seja, aos pagamentos de juros e dividendos internacionais (KRUGMAN; OBSTFELD, 2005).

No gráfico abaixo pode-se observar a evolução das exportações brasileiras no período entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares *Free on Board*² (FOB). Entre 2005 e 2008, as exportações vinham apresentando um crescimento constante. Porém, no ano de 2009 as exportações somaram cerca de 153 milhões de dólares, ou seja, sofreram uma queda de 22,71% em relação ao ano anterior, reflexo da crise econômica ocorrida no período. Nos dois anos seguintes, as exportações tiveram um elevado crescimento, voltando a diminuir em 2012 e mantendo-se constante em 2013. No período como um todo, houve um crescimento de 104,20%, sendo que no ano de 2005 as exportações correspondiam a cerca de 118,5 bilhões de dólares e, em 2013, passaram para cerca de 242 bilhões de dólares.

Gráfico 1: Evolução das exportações brasileiras entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB



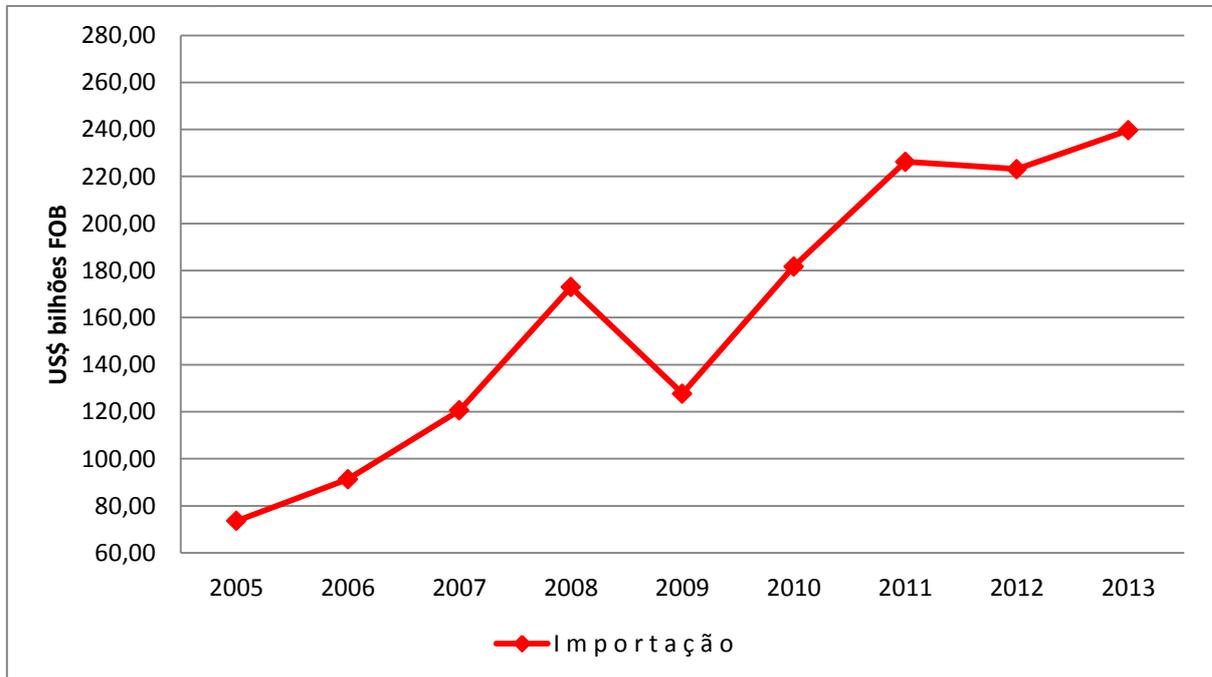
Fonte dados brutos: MDIC, 2014.

Analisando-se as importações brasileiras, conforme gráfico 2, houve um crescimento de 225,6% entre o início e o final do período avaliado, sendo que as importações correspondiam a cerca de 73 bilhões de dólares e passaram a ser de 239,6 bilhões de dólares no último ano analisado. Observa-se que, no todo, as

² Livre a bordo. O vendedor encerra suas obrigações quando a mercadoria transpõe a amurada do navio (ship's rail) no porto de embarque indicado e, a partir daquele momento, o comprador assume todas as responsabilidades quanto a perdas e danos. Fonte: APRENDENDO A EXPORTAR, 2014.

importações vem mantendo um crescimento anual, mantendo-se constante nos dois últimos anos do período e com uma queda no ano de 2009, quando chegou a cerca de 128 bilhões de dólares de importação nacional.

Gráfico 2: Evolução das importações brasileiras entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB

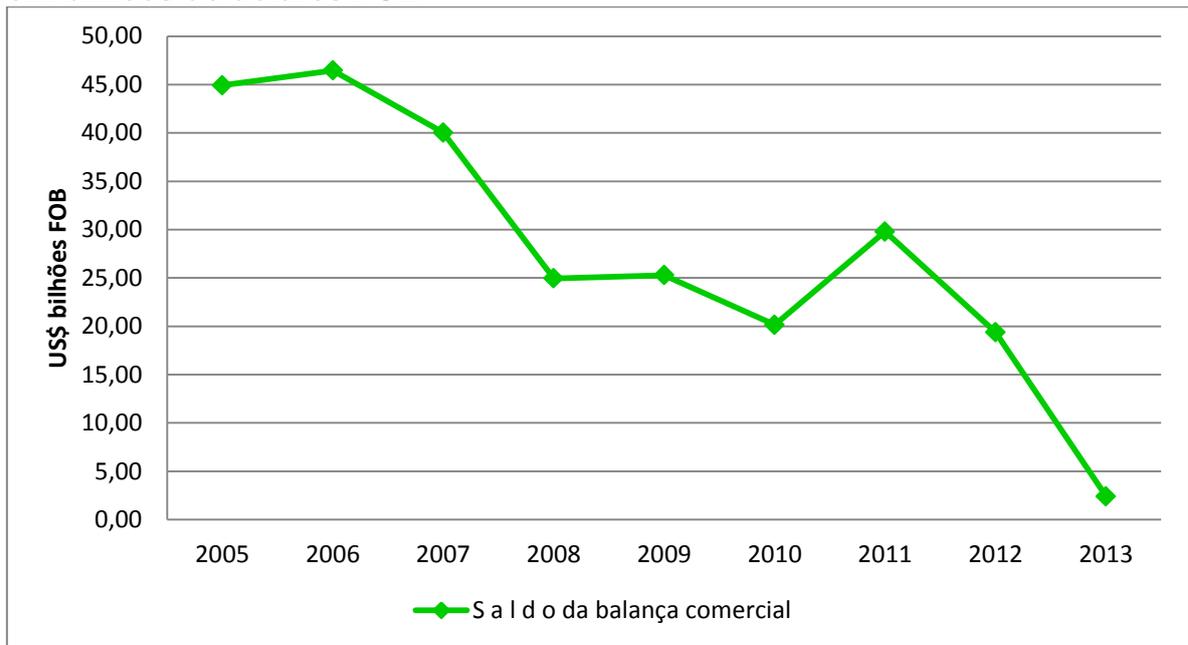


Fonte dados brutos: MDIC, 2014.

Conforme o gráfico 3, pode-se verificar o saldo da balança comercial brasileira entre 2005 e 2013. É importante destacar que o saldo da Balança Comercial dá-se pela diferença entre as exportações e importações, sendo que quando as exportações excedem as importações há um superávit, e quando as importações excedem as importações ocorre um déficit.

Houve crescimento somente nos anos de 2006 e 2011. No restante do período, o saldo da balança comercial vem sofrendo quedas anuais, sendo que, em 2013, o valor chegou ao patamar de 2,4 bilhões de dólares. Nos anos de 2008 e 2009, o valor permaneceu praticamente constante em cerca de R\$ 25 bilhões de dólares FOB, e no ano de 2006, o saldo chegou a cerca de 46,5 bilhões de dólares, sendo o maior valor do período.

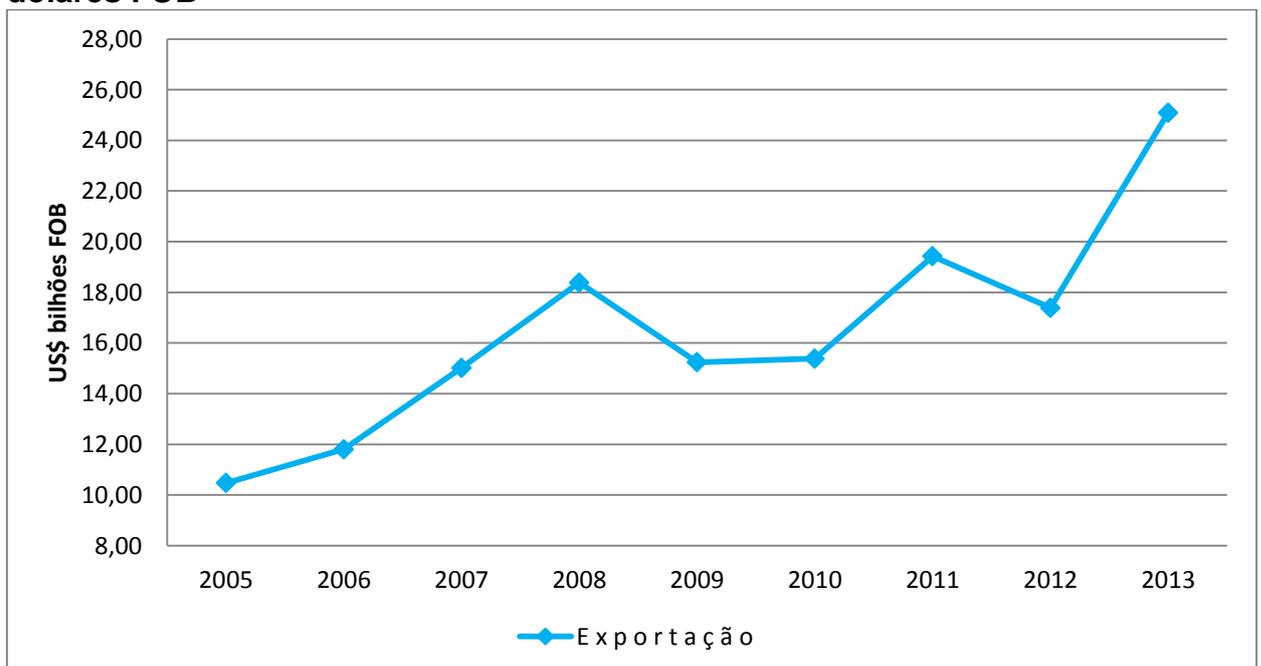
Gráfico 3: Evolução do saldo da balança comercial brasileira entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB



Fonte dados brutos: MDIC, 2014.

Após verificar-se a balança comercial brasileira, far-se-à o mesmo com a balança comercial do Estado do RS. No gráfico 4, pode-se observar a evolução das exportações do Estado do RS entre os anos de 2005 e 2013:

Gráfico 4: Evolução das exportações do RS entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB



Fonte dados brutos: MDIC, 2014.

Entre os anos de 2005 e 2008, as exportações vinham apresentando crescimento e, então, no ano de 2009 sofreram uma queda de 17,13%. No ano de 2012, também pode-se observar uma queda de 10,51% nas exportações. Em 2005, o valor das exportações somava cerca 10,48 bilhões de dólares passando a ser de cerca de 25 bilhões em 2013, ou seja, um crescimento total de 139, 5% no período.

Já no gráfico 5 é apresentado o percentual de participação das exportações do Estado do RS nas exportações nacionais. Até 2009, a participação do Estado vinha mantendo-se em constante crescimento, sendo que entre os anos de 2010 e 2012 a participação estadual sofreu diminuição na participação nacional, chegando a representar, em 2012, 7,17%, o menor percentual do período analisado. No ano de 2005, as exportações estaduais representavam 8,84% do total das exportações nacionais, chegando a alcançar uma participação de 9,96% no ano de 2009. No ano de 2013, a participação do Estado voltou a crescer, chegando a corresponder a 10,37% das exportações do país, ou seja, chegou em 2013 a representar a maior participação tratando-se de exportações, sendo que a variação total do período analisado foi de 17,31%.

Gráfico 5: Participação das exportações do RS nas exportações brasileiras entre 2005 e 2013 em porcentagem

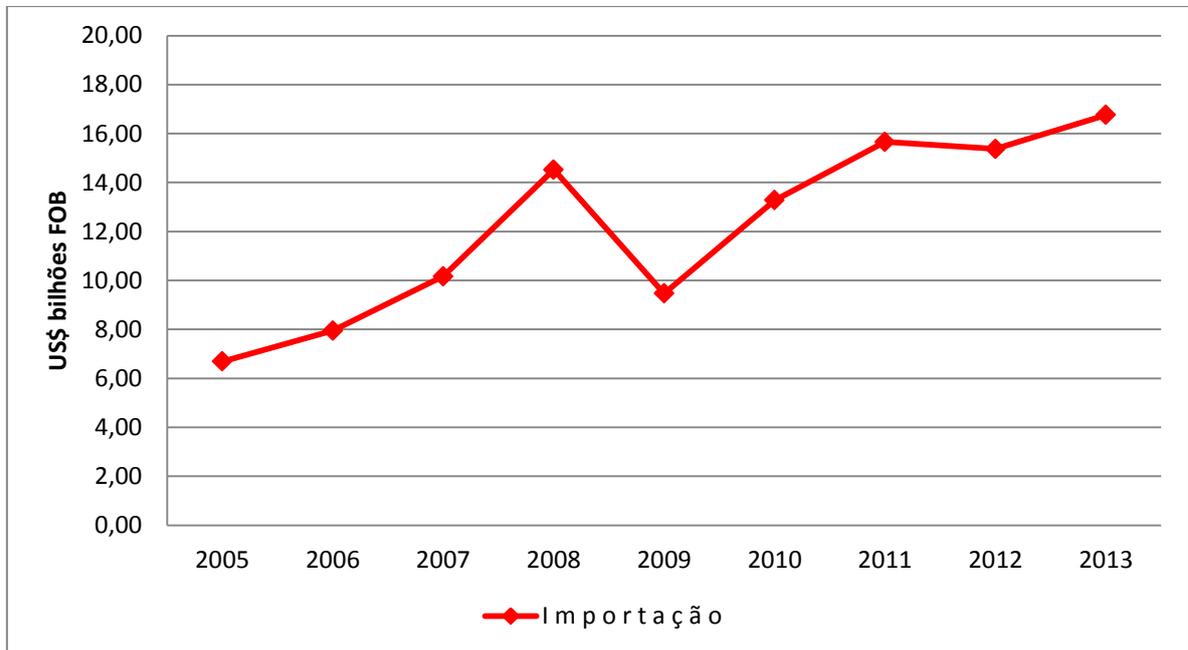


Fonte dados brutos: FEE, 2014.

Quanto às importações do Estado, conforme gráfico 6, percebe-se que houve um crescimento constante anualmente, sendo que houve uma queda em 2009 de 34,80%, quando as importações chegaram a 9,47 bilhões de dólares. Quanto ao

crescimento total do período, este correspondeu a 150,50%, sendo que em 2005 as importações eram de 6,69 bilhões de dólares e passaram a ser de 16,76 bilhões de dólares no último ano do período.

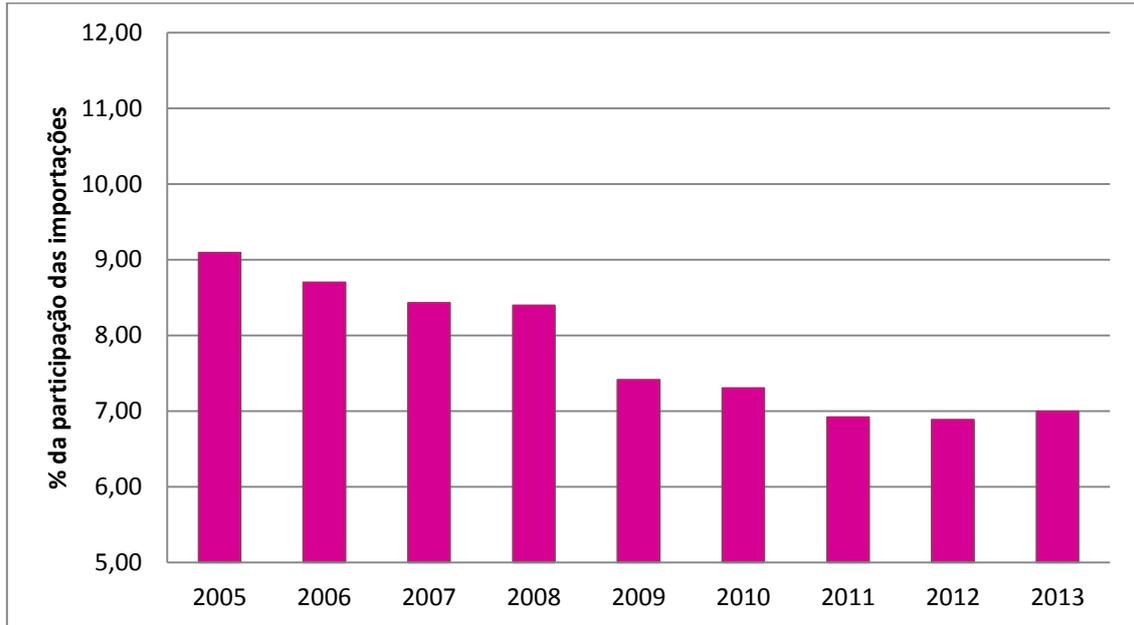
Gráfico 6: Evolução das importações do RS entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB



Fonte dados brutos: MDIC, 2014.

No gráfico 7, pode-se verificar a participação das importações estaduais nas importações nacionais. Quanto à participação das importações, estas estão em percentual, e chegaram a corresponder 9,09% das importações nacionais no ano de 2005, maior participação do período analisado. Percebe-se também, que a participação das importações do Estado vem diminuindo ao longo dos anos, em 2013 a participação correspondente a apenas 7% das importações nacionais. No ano de 2012 nota-se a menor participação das importações estaduais nas importações nacionais, sendo de 6,89%.

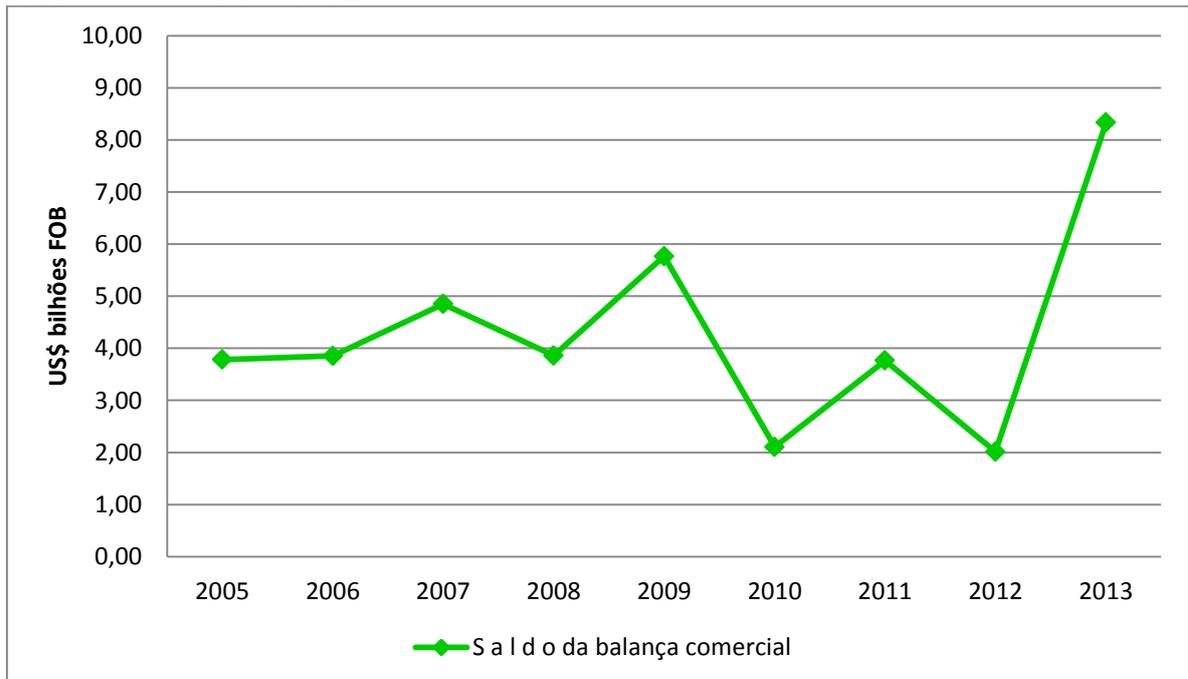
Gráfico 7: Evolução das importações do RS entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB



Fonte dados brutos: FEE, 2014.

No gráfico 8, é apresentado o saldo da balança comercial rio-grandense:

Gráfico 8: Evolução do saldo da balança comercial do RS entre 2005 e 2013 em bilhões de dólares FOB



Fonte dados brutos: MDIC, 2014.

Quanto ao saldo da Balança Comercial do RS, esta apresentou um crescimento de 120,17% no período analisado. No ano de 2013, o saldo da Balança Comercial deu um salto, quando chegou ao patamar de 8,3 bilhões de dólares. Já a

queda mais significativa deu-se em 2010, quando o saldo chegou ao menor valor de todo o período, sendo este correspondente a 3,8 bilhões de dólares.

No subcapítulo a seguir, falar-se-á sobre a competitividade. Abordar-se-á como ela surgiu e quais são os fatores importantes na sua determinação.

2.2 COMPETITIVIDADE

As transformações políticas, econômicas e sociais que aconteceram nas últimas décadas, revelam a importância que a competitividade tem como fator de crescimento e desenvolvimento para cidades, estados, regiões e países. Então, será mais competitivo aquele que conseguir atender as demandas que surgem com o passar do tempo, principalmente aquelas que dizem respeito à infraestrutura, integração social e política, dentre outros. Assim, a busca por tornar-se mais competitivo e manter-se no mercado é um desafio para as empresas e entidades, principalmente para aqueles que querem estar a frente dele (QUEIROZ, 2005).

De acordo com Kupfer *apud*. Silva e Fonseca, apesar das discussões acerca do tema, o conceito de competitividade carece de mais clareza e exatidão, pois é comum associá-la a indicadores de desempenho ou de eficiência técnica, ou seja, um enfoque microeconômico (SILVA; FONSECA, 2010). Mas, o conceito de competitividades esta intrínseco à concorrência, pois se há concorrência há competição e, se há competição há competitividade, e vários autores a definem como a capacidade que uma empresa ou setor tem de formular e implementar estratégias concorrencias que permitem que eles ampliem ou conservem sua posição no mercado (SILVA, 2001).

Com a globalização da economia, os processos econômicos acabam tornando-se complexos. A competitividade depende então, da colaboração de toda cadeia para que se possa melhorar todos os processos envolvidos e atender-se às demandas de maneira eficaz. Como os portos são considerados o principal meio de interligação comercial entre países, pois movimentam todos os tipos de produtos, com maior rapidez, eficácia e custos menores, estes se mostram fundamentais na competitividade tanto internacional quanto nacional e regional. Portanto, são necessários infraestrutura adequada, sistemas de informações, diminuição dos processos burocráticos e investimentos para que os mesmo sejam competitivos (AKABANE, 2008).

Já quanto a competitividade no setor logístico, que engloba os portos, é impulsionada pela gestão das movimentações, armazenagem e distribuição de materiais e produtos. Depende da colaboração de todos os elos integrantes da cadeia, para que se possa otimizar os processos através da integração das informações entre fornecedores, cliente, agentes e operadores de serviços (LACERDA, 2013).

Segundo Lacerda (2013), devido ao crescimento do comércio internacional, a demanda por serviços portuários aumentou e o trabalho portuário que antes era realizado por pessoas, passou a ser mecanizado. Essa evolução levou os portos a disputarem cada vez mais seu espaço no mercado, precisando explorar as vantagens competitivas adquiridas com o passar do tempo. Algumas dessas vantagens estão relacionadas a profundidade dos canais de acessos dos navios, aos acessos terrestres que permitem a entrada e saída de mercadorias dos portos, os investimentos realizados em cada porto e suas movimentações, além da capacidade do porto se integrar em redes e a diminuição do tempo entre o desenvolvimentos da infraestrutura necessária e o crescimentos da demanda portuária.

As primeiras ideias sobre as vantagens do comércio internacional foram propostas por Adam Smith. Segundo sua Teoria das Vantagens Absolutas, se um país produzir um bem empregando menos trabalho do que um outro país, ele terá vantagem absoluta na produção desse bem (KRUGMAN; OBSTFELD, 2005). Em contrapartida as ideias de Smith, David Ricardo formulou a Teoria das Vantagens Comparativas, onde ele defende que os países devem se especializar na produção de bens e serviços nos quais possuem vantagens comparativas, tendo custos menores de produção, mesmo que ele seja mais eficiente na produção de todos os bens do que o outro país. Para Ricardo, cada país deveria se especializar na produção daqueles bens que dispunham de mais fatores de produção e, mesmo um dos países sendo capaz de produzir todos os bens e serviços que precisasse, ainda assim ele teria interesse no comércio internacional. E isso que motiva os países a se especializarem (QUEIROZ, 2005).

No subcapítulo a seguir, serão apresentadas características do sistema portuário nacional e do Estado do RS. Também serão apresentadas as movimentações de cargas totais do país.

2.3 SISTEMA PORTUÁRIO

Esse capítulo aborda o sistema portuário brasileiro. Ademais, procura identificar os órgãos responsáveis pela administração dos portos e as competências que cabem a cada um deles, além de dar um panorama geral das movimentações portuárias por natureza da carga, tipo de navegação, sentido e tipo de instalação.

Os portos brasileiros são administrados pelos seguintes órgãos: Ministério dos Transportes, Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Secretária Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR). O Ministério dos Transportes é responsável pela administração geral dos portos, tendo como competência a elaboração da política nacional de transportes, coordenação dos transportes aeroviários e serviços portuários. Também, é responsável pela marinha mercante, vias navegáveis e portos fluviais e lacustres (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014).

O CONIT é vinculado ao Ministério dos Transportes. Esse órgão avalia a relação das atividades desenvolvidas por todos os setores ligados aos modais de transporte, sendo responsável pela elaboração de um relatório das situações e perspectivas (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014). A ANTAQ é responsável por “registrar e fiscalizar a atividade portuária de modo que essa venha a ser executada com os atributos pertinentes a uma atividade pública, sem desconsiderar os interesses privados nela existentes” (ANTAQ, 2014a). Já a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) é responsável pela execução de medidas e formulação de políticas, além de programas e projetos que melhorem o desenvolvimento da infraestrutura portuária nos portos e terminais de uso privativo (SEP/PR, 2014).

O sistema portuário nacional é composto por 35 portos públicos, sendo 34 marítimos e 1 fluvial, e 129 terminais de uso privativo. Dos portos públicos, 14 estão delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada aos governos estaduais e municipais. Os outros 23 portos são administrados pelas Companhias das Docas, companhias vinculadas à Secretaria dos Portos (SEP/PR, 2014).

Na figura 1, pode-se visualizar a localização dos portos públicos brasileiros. Pode-se verificar que parte dos portos brasileiros encontra-se nas regiões sul e sudeste do país e, o restante dos portos, distribuem-se pelas regiões norte e nordeste. Percebe-se ainda que a Região Sul conta com 3 portos, sendo um deles o

porto de Rio Grande, objeto de estudo do presente trabalho, e o porto de maior significância para o Estado do RS. A região sudeste tem 3 importantes portos para o país, sendo eles o Porto de Santos, o Porto do Rio de Janeiro e o Porto de Itaguaí.

Figura 1: Localização dos portos públicos brasileiros



Fonte: CNT, 2014.

Já na figura 2, tem-se a localização dos terminais de uso privativo do Brasil. A região sul fica com 24,62% dos terminais de uso privativo do país, já a região sudeste com 29,23%, sendo a região que têm o maior número de terminais nacionais. As regiões norte, nordeste e centro-oeste contam com 27,69%, 13,08% e 5,38%, respectivamente, sendo a região centro-oeste a que possui o menor número de terminais do Brasil.

Figura 2: Localização dos terminais portuários de uso privado (TUP's) brasileiros



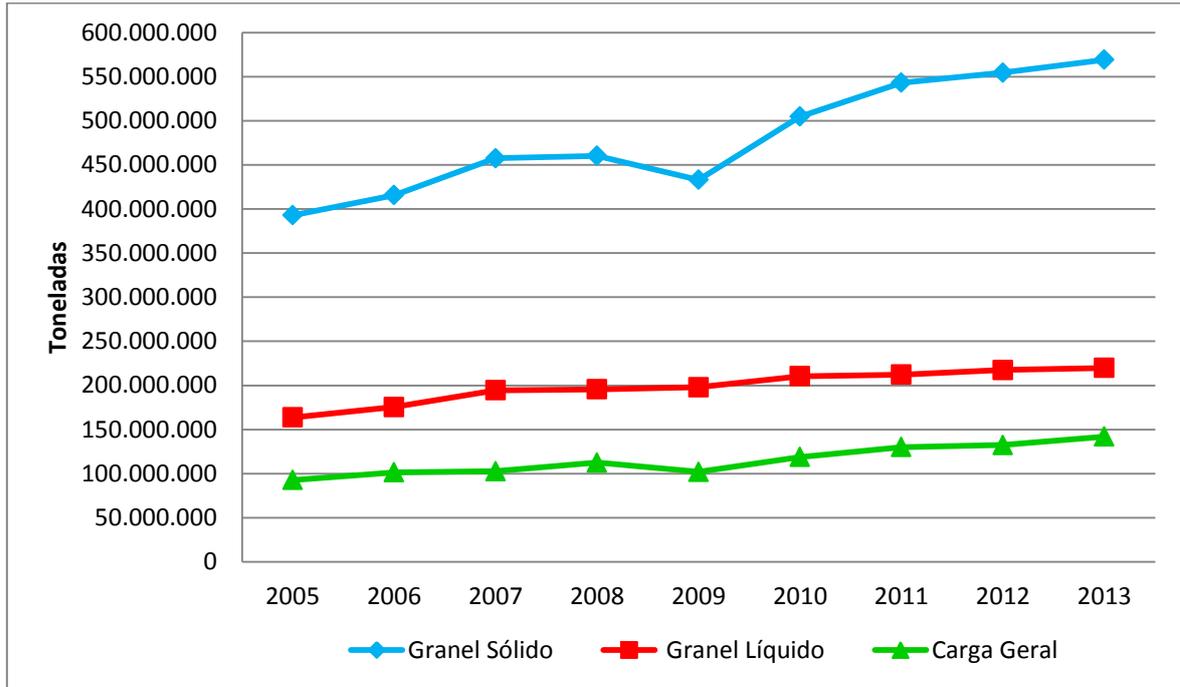
Fonte: CNT, 2014.

A movimentação portuária diz respeito a todas as etapas que envolvem a movimentação de cargas nos portos. Essas etapas envolvem desde a recepção e despacho de mercadorias no porto, até mesmo a atracação e saída de navios, a movimentação das cargas dentro do porto e também aos serviços de auxílio (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2012).

No gráfico abaixo verifica-se a movimentação de cargas de acordo com suas naturezas entre 2005 e 2013. Em 2005, as cargas de granel sólido³ eram de 393 milhões de toneladas, passando a ser de 569 milhões de toneladas em 2013, ou seja, houve um crescimento da movimentação desse tipo de carga de cerca de 45% no período. A carga de granel sólido, em média, representa 60% da participação nas movimentações totais de cargas, sendo o tipo de carga de maior representatividade.

³ É toda carga seca fragmentada, minérios, grãos, transportada em grandes quantidades diretamente nos porões do navio, sem embalagem (dray bulk). Fonte: ANTAQ, 2014c.

Gráfico 9: Movimentação portuária por natureza de carga entre 2005 a 2013 em toneladas



Fonte dados brutos: ANTAQ, 2014.

A carga de granel líquido⁴ corresponde a uma média de 25% das movimentações totais portuárias. Esse tipo de carga teve um crescimento de 34,34% no período, era de 164 milhões de toneladas no início, passando a cerca de 220 milhões de toneladas em 2013.

A carga geral⁵ representam 15% das movimentações totais e apresentaram um crescimento de 53% nas movimentações. A carga geral correspondia a cerca de 93 milhões de toneladas em 2005 e passou a corresponder 142 milhões de toneladas no ano de 2013.

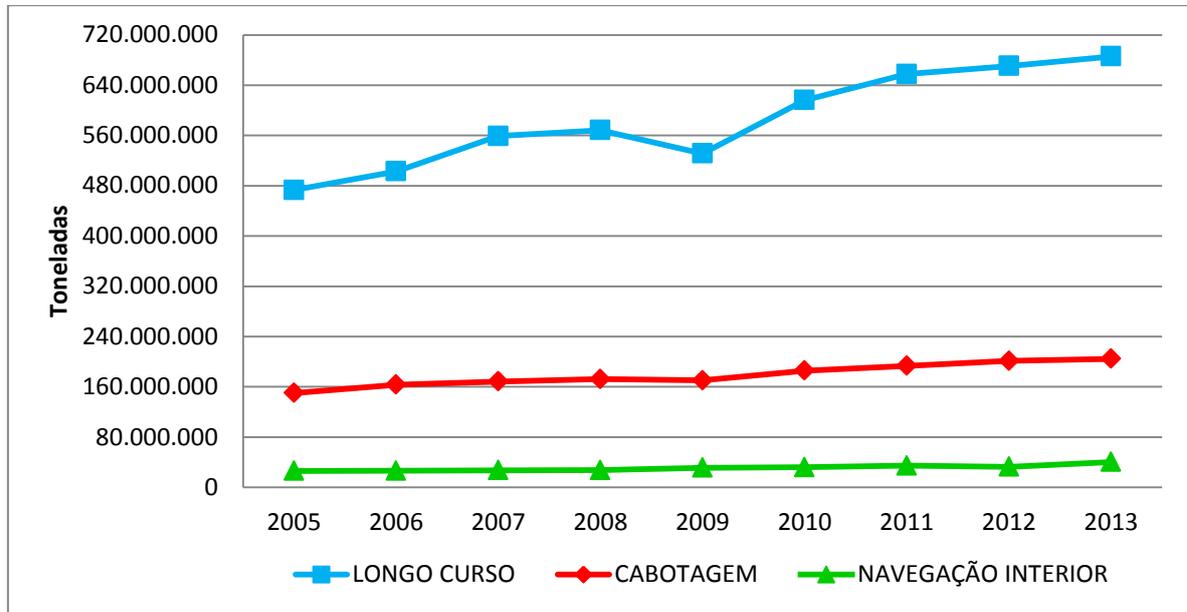
No gráfico 10, é apresentada a evolução da movimentação portuária por tipo de navegação no período compreendido entre 2005 e 2013 em toneladas. Compreende-se por navegação de longo curso aquela que é realizada entre um porto nacional e um porto estrangeiro, por via marítima, fluvial ou lacustre. A navegação de cabotagem refere-se àquela realizada entre portos do mesmo país, utilizando-se a via marítima ou de interior. A navegação interior é aquela realizada

⁴ É toda a carga líquida transportada diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades e que é movimentada em dutos por meio de bombas, como petróleo e seus derivados, óleos vegetais, sucos de laranja, etc. Fonte; ANTAQ, 2014c.

⁵ É constituída por mercadorias acondicionadas nas mais variadas embalagens de diversos tamanhos, pesos e ou volumes, como por exemplo: sacos, caixas de madeira, caixas de papelão ou similares, engradados, tambores, barris, bem como cargas de pesos e/ou volumes desproporcionais e não convencionais. Fonte: ANTAQ, 2014c.

entre portos nacionais, usando-se exclusivamente as vias interiores (fluvial e lacustre).

Gráfico 10: Movimentação portuária de cargas por tipo de navegação entre 2005 a 2013 em toneladas



Fonte dados brutos: ANTAQ, 2014.

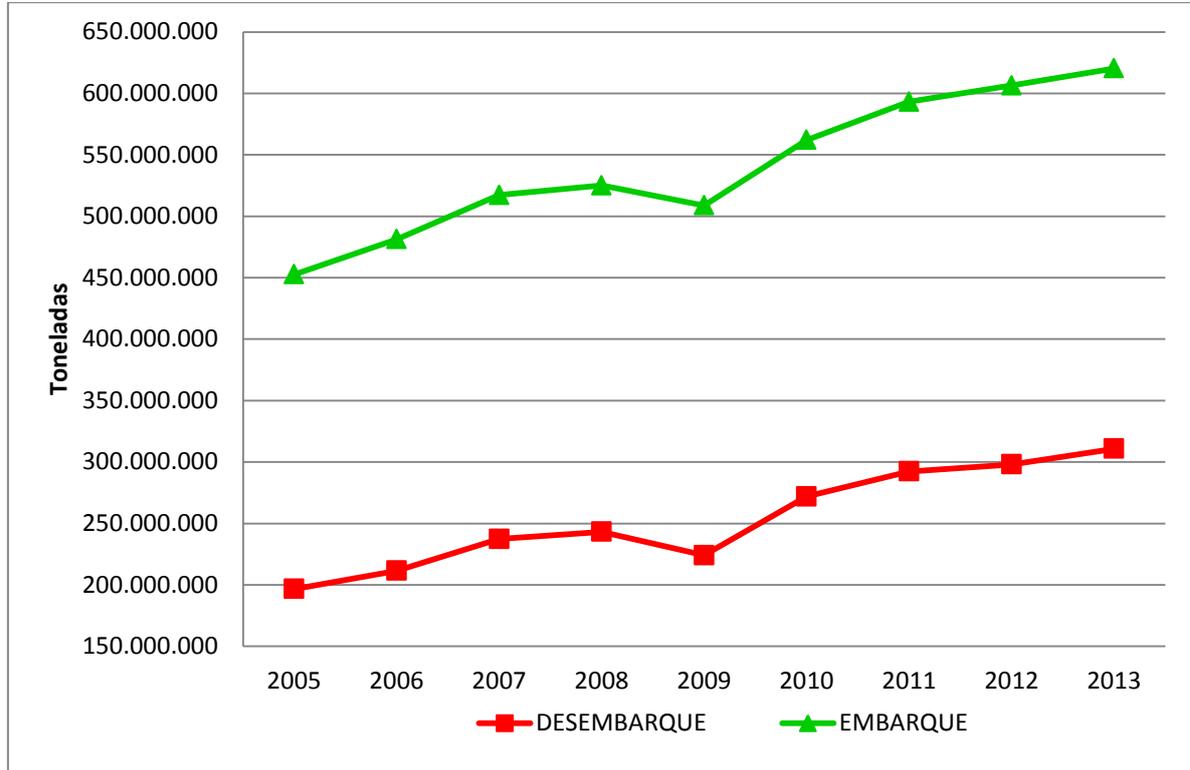
De acordo com o tipo de instalação, as movimentações de cargas de navegação de longo curso passaram de 473 milhões de toneladas em 2005 para 686 milhões de toneladas em 2013. Quanto à navegação de cabotagem, esta movimentação passou de cerca de 150 milhões de toneladas em 2005 para cerca de 204 milhões de toneladas. Já quanto à navegação de interior⁶, passou de 26 milhões de toneladas em 2005 para 40,5 milhões de toneladas em 2013. A navegação interior foi o tipo de navegação que mais apresentou crescimento em suas movimentações, crescendo cerca de 54,5%, porém é a navegação de longo curso a mais representativa, a qual representa em torno de 73% das navegações totais.

Conforme gráfico 11, analisando-se o sentido das cargas movimentadas, podendo esse ser desembarque, quando a mercadoria sai do porto, ou embarque, quando esta chega ao seu destino, a quantidade de toneladas é maior no sentido de embarque do que de desembarque. O aumento de cargas movimentadas com embarque foi de 37%, enquanto o de desembarque foi de 58%. Somente em 2009 pode-se perceber uma diminuição dessas movimentações, quando as

⁶ Os valores relativos à Navegação Interior correspondem ao valor agregado das Navegações Interior e Apoios Marítimo e Portuário. Fonte: ANTAQ, 2014.

movimentações de embarque chegaram à cerca 509 milhões de toneladas e as movimentações de desembarque chegaram a cerca de 224,2 milhões de toneladas.

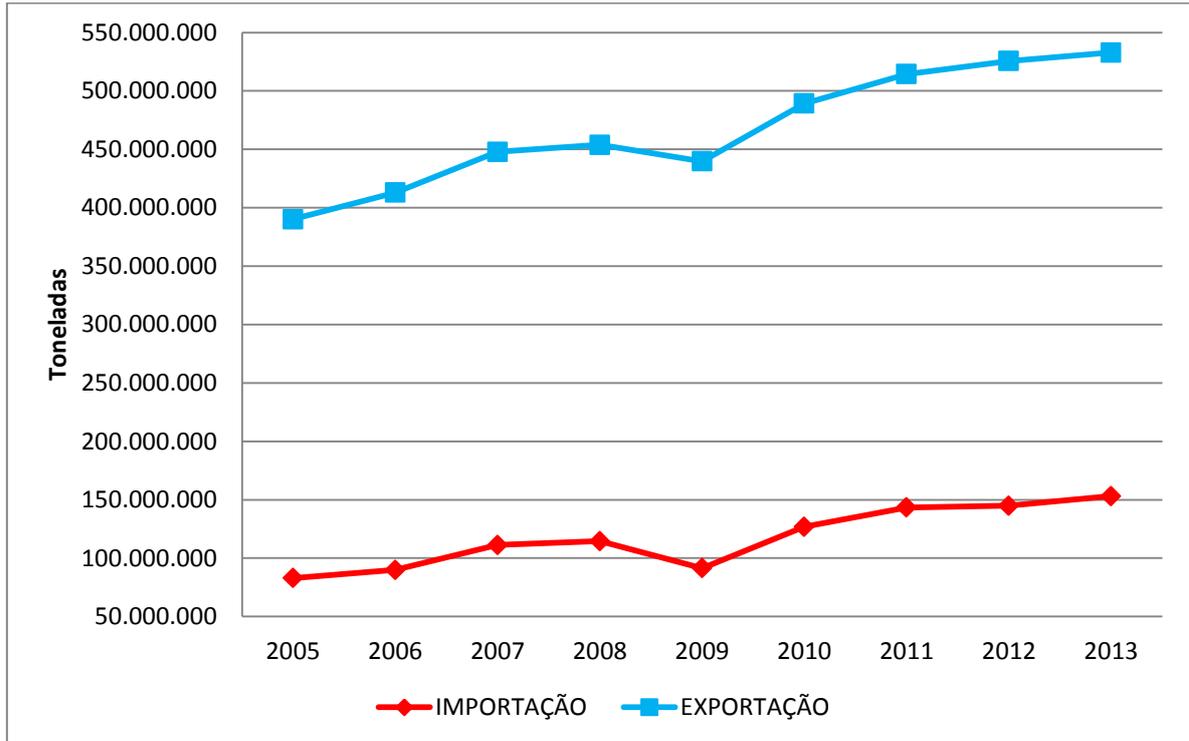
Gráfico 11: Movimentação portuária de cargas por sentido entre 2005 a 2013 em toneladas



Fonte dados brutos: ANTAQ, 2014.

No gráfico 12, pode-se verificar a evolução da movimentação portuária por sentido de importação e exportação. O sentido de navegação definido como sendo de importação e exportação refere-se àquela movimentação realizada entre portos nacionais e estrangeiros, ou seja, navegações de longo curso. Nota-se que as movimentações de cargas no sentido de exportação superam as movimentações de cargas de importação, e apesar disso, as movimentações de importação cresceram 84,46% enquanto que as movimentações de exportação cresceram 35,58%. As movimentações dos dois tipos de sentido cresceram, apresentando uma diminuição apenas em 2009, quando as movimentações de cargas na exportação chegou a 439 milhões de toneladas, e as movimentações de cargas na importação foram de 91,5 milhões de toneladas, fato esse já justificado em virtude da crise mundial ocorrida no ano anterior.

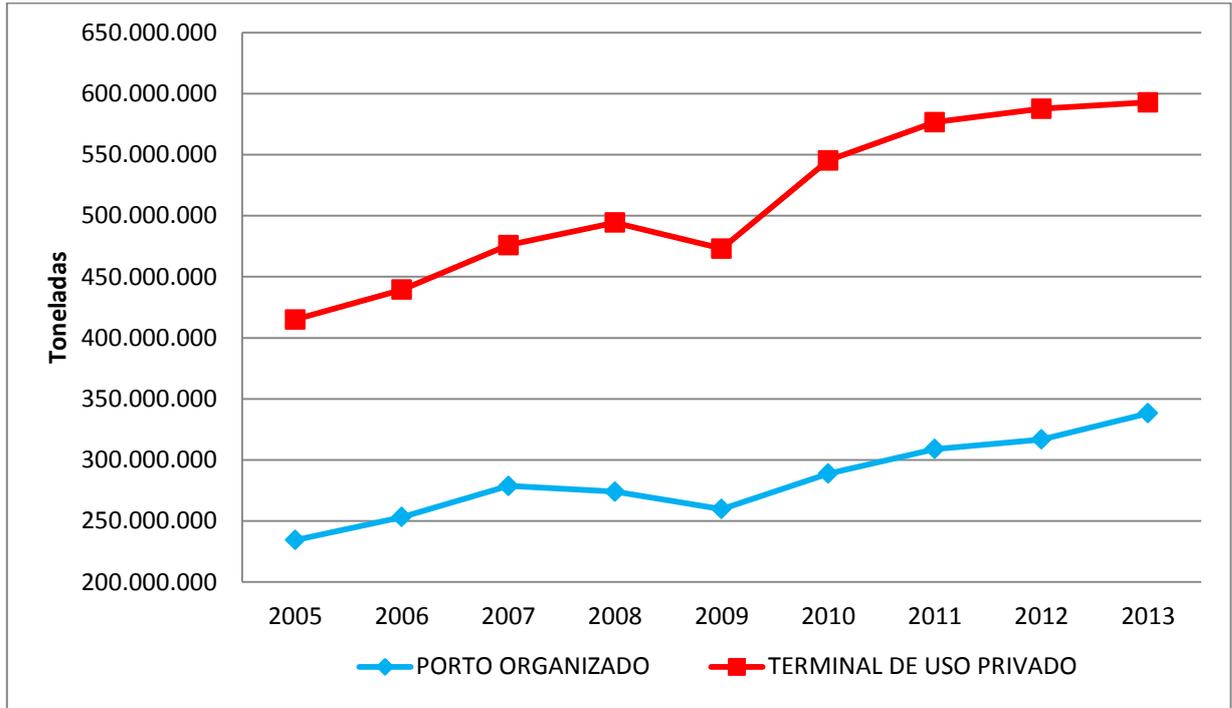
Gráfico 12: Movimentação portuária de cargas por sentido entre 2005 a 2013 em toneladas



Fonte dados brutos: ANTAQ, 2014.

De acordo com o tipo de instalação, conforme dados no gráfico 13, houve um aumento nos dois tipos de instalações analisados. Os tipos podem ser porto organizado ou terminal de uso alternativo (TUP's). Por porto organizado, entende-se o “porto construído e aparelhado para atender as 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 autoridade portuária” (ANTAQ, 2014, s.p.). Já o terminal de uso privativo refere-se à “Instalação portuária explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, utilizada na movimentação de passageiros ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário” (ANTAQ, 2014, s.p.). Nota-se que, no decorrer do período analisado, os portos organizados são responsáveis por cerca de 40% das movimentações totais, enquanto que as movimentações nos TUP's correspondem cerca de 60% dessas movimentações. Houve um aumento de 44,33% nas toneladas movimentadas nos portos organizados, enquanto que nos TUP's essa elevação correspondeu a 42,82% para o mesmo período de análise.

Gráfico 13: Movimentação portuária de cargas por tipo de instalação entre 2005 a 2013 em toneladas



Fonte dados brutos: ANTAQ, 2014.

Após o levantamento dos dados referentes ao comércio exterior brasileiro e do Estado do RS, bem como dados sobre o sistema portuário nacional, no capítulo seguinte será abordado à metodologia utilizada para o estudo. Será tratado como uma pesquisa pode ser classificada, quais os métodos e técnicas utilizadas no desenvolvimento do estudo, bem como as suas limitações.

3 METODOLOGIA

A metodologia é uma explicação detalhada e minuciosa de como o trabalho foi desenvolvido. Tem como função responder as questões onde, quando, como e quanto, questões essas que auxiliaram a alcançarem-se os resultados pretendidos (KAUARK *et. al.*, 2010).

Segundo Gil (2010), a maneira mais habitual de classificar uma pesquisa é: básica ou aplicada. A pesquisa utilizada neste trabalho é a pesquisa básica que tem como finalidade preencher as brechas existentes no conhecimento de determinado assunto, não pretendendo aplicar o estudo realizado em nenhum caso prático.

As técnicas de abordagem, de pensamento e de raciocínio estão relacionadas com a escolha do método e das técnicas utilizadas no desenvolvimento do trabalho e são classificadas de quatro diferentes maneiras: indução, dedução, intuição e inferência. Foi utilizado o método dedutivo no trabalho pelo fato da abordagem partir de um conhecimento universal para o conhecimento de questões particulares. No caso, partiu-se de uma análise de dados sobre o país e o Estado do RS, partindo-se para uma análise de dados por porto (CERVO *et. al.*, 2007).

Com base nessa classificação, as pesquisas utilizadas também podem ser classificadas quanto aos fins. Neste trabalho foram utilizadas pesquisa descritiva, exploratória e explicativa quanto a esse quesito (VERGARA, 2004).

De acordo com Cervo *et. al.* (2007), uma pesquisa descritiva observa, registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos sem alterá-los. Ou seja, são dados coletados da realidade em questão, nas suas mais variadas formas sem sofrerem alterações feitas pelo pesquisador. Utilizou-se da pesquisa descritiva para descrever de maneira mais completa as determinadas características e perfis dos portos selecionados.

A pesquisa exploratória foi utilizada para adquirir uma maior familiaridade sobre o assunto pesquisado. Uma pesquisa exploratória, conforme Vergara (2004), é a pesquisa em áreas nas quais se tem pouco conhecimento. Segundo Cervo *et. al.* (2007) é uma pesquisa destinada a familiarização do autor com o assunto em questão, sendo esse a competitividade do Porto de Rio Grande.

Já a pesquisa explicativa, segundo Vergara (2004), tem como objetivo central determinar quais fatores contribuem para a ocorrência de determinados eventos. Ou seja, explica as razões dos fatos e, por isso, seus resultados embasam o conhecimento científico. No estudo, pretendeu-se identificar fatores que determinam

a competitividade dos portos e se o Porto de Rio Grande esta entre os mais competitivos ou não.

Vergara (2004) classifica também as pesquisas quanto aos seus meios. Nesse caso, o presente trabalho classifica-se como sendo pesquisa bibliográfica. O mesmo autor explica que a pesquisa bibliográfica consiste na pesquisa em materiais já publicados e de acesso ao público em geral, tais como: livros, revistas, artigos, jornais, entre outros. Pode ser de fonte primária ou secundária e visa conhecer as diferentes contribuições científicas sobre o tema em questão. A pesquisa bibliográfica para este trabalho foi feita através de sites oficiais, dissertações, teses e livros que tratem do assunto. Os dados da pesquisa foram coletados em sites como: ANTAQ, MDIC, FEE, Porto de Rio Grande, Porto de Santos, PortosRio, Portos do Paraná, Porto de Itajaí CODESA, tratando-se de dados secundários apenas. As informações coletadas referem-se a variáveis como: movimentações portuárias, exportações, importações, PIB, dados de infraestrutura, investimentos, dentre outras de fundamental importância para o estudo em questão.

Uma pesquisa também pode ser classificada como qualitativa e quantitativa. Nesse estudo foi realizada tanto a pesquisa qualitativa quanto quantitativa, visando verificar a competitividade do Porto de Rio Grande perante os demais portos analisados, não apenas através de dados numéricos, mas também da análise do fator infraestrutura (GIL, 2010).

Quanto à amostra, optou-se por utilizar uma amostra não probabilística por acessibilidade e tipicidade. A amostra por acessibilidade não leva em consideração nenhum procedimento estatístico, pois seleciona os componentes da pesquisa pela facilidade de acesso a eles. Já a amostra por tipicidade baseia-se em selecionar um subgrupo da população que o pesquisador considere representativo da população alvo (VERGARA, 2004). Portanto, foram selecionados portos do Brasil que possuem a maior movimentação de carga, compondo uma amostra total de 6 portos, sendo eles: Porto de Rio Grande, Porto de Santos, Porto do Rio de Janeiro, Porto de Itajaí, Porto de Paranaguá e Porto de Vitória. Destaca-se que as informações sobre os mesmos foram coletadas de forma secundária. Optou-se por utilizar como amostra somente portos, pois os Terminais de Uso Privativo possuem uma complexa administração operacional em comparação com a dos portos.

Já em relação ao período analisado, optou-se por utilizar os anos entre 2005 e 2013. A escolha deu-se pela razão de que os dados neste período utilizam uma

metodologia de apuração semelhante e, portanto, chance de incorrer em erros menores com relação aos dados analisados.

Vergara (2004) destaca que toda pesquisa tem suas limitações. No presente trabalho, uma das limitações deu-se pela dificuldade de acesso aos dados, estes não estão armazenados em um único site para que se possa acessá-los. Outra limitação diz respeito à coleta de dados primários. A pesquisa tornar-se-ia muito mais rica em informações e detalhes se a possibilidade de uma pesquisa primária fosse mais acessível em termos de tempo e custos. Também, vale destacar a divergência de metodologia aplicada na compilação de dados antigos. Pelo fato da metodologia aplicada em dados recentes divergirem da dos dados mais antigos, as comparações tornavam-se incompatíveis. Justamente em função desse fator limitador é que deu-se a escolha do período de análise (2005-2013).

4 CARACTERÍSTICAS PORTUÁRIAS E ANÁLISE DE COMPETITIVIDADE

A seguir, serão apresentados dados que auxiliaram na análise da competitividade portuária. Esses dados correspondem às informações sobre os portos, englobando suas infraestruturas, as movimentações individuais por porto, bem como as inovações e investimentos portuários.

4.1 HISTÓRIA, INFORMAÇÕES GERAIS E MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS

Abaixo são apresentados o histórico, a infraestrutura e as movimentações de cargas correspondente a cada um dos portos analisados. São apresentadas informações gerais sobre cada porto, bem como um resumo histórico, um resumo sobre a infraestrutura de cada um e as movimentações de cargas por natureza, sentido e tipo de navegação.

4.1.1 Porto de Itajaí

O Porto de Itajaí faz parte do Complexo Portuário de Itajaí, que além do porto possui terminais portuários e instalações de apoio logístico. Os primeiros relatos sobre o Porto de Itajaí datam desde o ano de 1905, mas foi por volta do ano de 1914 que foram construídos 700 metros do molhe⁷ Sul e, posteriormente, molhe Norte além de outras obras. Pode-se dizer que, efetivamente, as obras do porto começaram em 1938 quando foi construído o primeiro trecho do cais⁸, que tinha 233 metros de comprimento, pátios pavimentados e um armazém. Depois, já em 1950, foram construídos mais 570 metros de cais e, seis anos mais tarde, a construção do primeiro armazém frigorífico. Em 1977 foi construído o prédio administrativo do porto e um terceiro armazém. Mas, foi somente em 1966 que o Porto de Itajaí foi considerado porto organizado (PORTOITAJAI, 2014).

O principal produto exportado pelo porto era a madeira, vinda do oeste, meio oeste do país e, também, da região de Santa Catarina. Por volta de 1960, devido a queda na extração madeireira, houve a queda nas exportações. Então, o porto

⁷ Os molhes são constituídos por dois quebra-mares construídos com gigantescas pedras que avançam no oceano, cujo objetivo é proteger a entrada e saída de navios. Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 2014.

⁸ É uma parte contínua de um porto que tem contato direto com o mar onde se localizam os berços de atracação e que podem ser especializados (terminais) ou não (cais comercial). Fonte: ANTAQ, 2014c.

diversificou os produtos movimentados para que pudesse ampliar sua participação no mercado internacional. Passou a movimentar açúcar, produtos congelados e contêineres, sendo o último com maior movimentação atualmente (PORTOITAJAI, 2014).

Até esse momento o porto era administrado pela Portobras e submetido ao Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais. A partir de então, devido a extinção da Portobras, a administração do porto passou para a Companhia das Docas de São Paulo (Codesp). A extinção da Portobras gerou uma crise nos portos brasileiros e, para garantir que o porto continuasse crescendo, sua administração passou a ser de responsabilidade do município. Além das dificuldades devido a administração do porto, este também passou por duas crises devido a enchentes em 1983 e 2008. Na enchente de 1983, metade do porto foi destruído e na enchente de 2008 foi destruída parte do cais (PORTOITAJAI, 2014).

No quadro 2, pode-se verificar informações gerais sobre o referido porto:

Quadro 2: Informações gerais sobre o Porto de Itajaí no ano de 2014

INFORMAÇÕES GERAIS – PORTO DE ITAJAÍ	
Administração	Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia municipal da Prefeitura de Itajaí
Localização	Município de Itajaí, no Estado de Santa Catarina
Acesso	Rodoviário e marítimo
Hinterlândia ⁹	1ª: SC 2ª: RS e SP 3ª: Acre
Área do porto organizado	Conforme Decreto S/No, de 16 de março de 2005, publicado no D.O.U. de 17 de março de 2005
Porte	Médio

Fonte: ANTAQ, 2014a.

No quadro 3, são apresentadas as instalações do Porto de Itajaí:

Quadro 3: Instalações do Porto de Itajaí no ano de 2014

INSTALAÇÕES – PORTO DE ITAJAÍ	
Porto Organizado	Berços ¹⁰ : 4 berços Comprimento total dos berços: 740 metros Calado: 10 metros

(Continua)

⁹ É o potencial gerador de cargas do porto ou sua área de influência terrestre. Fonte: PORTO SEM PAPEL, 2014.

¹⁰ É um espaço no cais, entre cabeços de amarração, em que o navio pode atracar para operar, embarcar e desembarcar, cargas em segurança. Fonte: ANTAQ, 2014c.

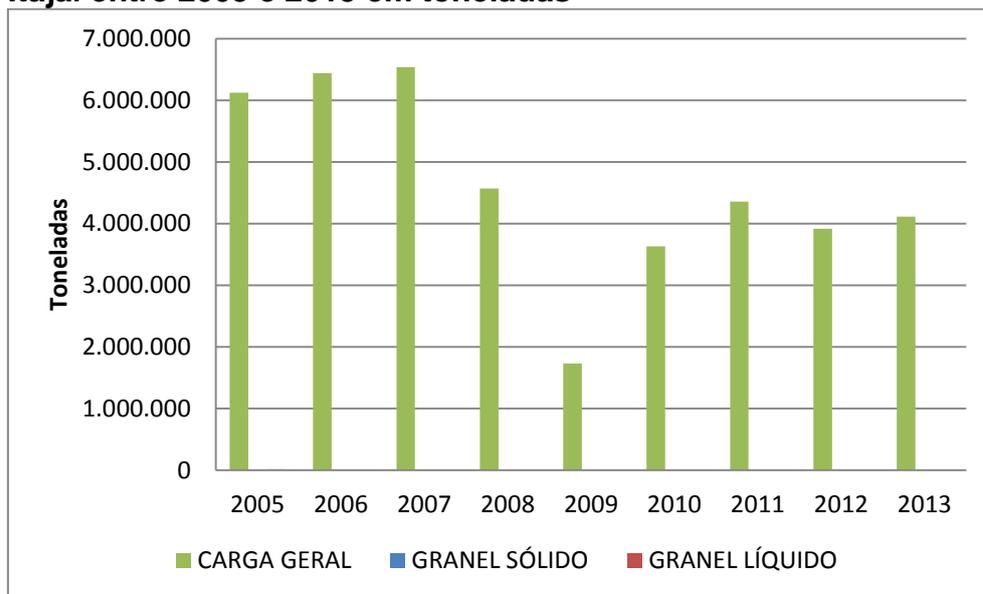
(Continuação)

	<p>Distribuídos de acordo com a norma de tráfego de navios e serviços do Porto de Itajaí:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Um berço integrante do Terminal¹¹ de Contêineres do Vale do Itajaí, arrendado nos termos do Contrato nº 030/01 e de uso exclusivo do arrendatário TECONVI S.A; • 2 berços localizados no porto público, obedecendo a critérios de atracação abaixo especificados; • Um berço localizado no Píer Turístico de Passageiros.
--	--

Fonte: ANTAQ, 2014a.

A seguir serão apresentadas as movimentações de cargas do Porto de Itajaí. Quanto às movimentações totais por natureza da carga no porto de Itajaí, no período analisado, não houve movimentação de cargas de granel sólido e a movimentação de cargas de granel líquido foi pouco significativa, devido às cargas containerizada serem as principais mercadorias movimentadas no porto. A maior movimentação de granel líquido deu-se em 2005, quando o total de cargas movimentadas foi de 14,8 mil de toneladas, e a menor ocorreu em 2009, quando as movimentações chegaram a 1.041 toneladas. Essas informações estão apresentadas no gráfico 14 para melhor visualização.

Gráfico 14: Movimentação total de cargas por natureza da carga no Porto de Itajaí entre 2005 e 2013 em toneladas



Fonte: ANTAQ, 2014.

Portanto, as movimentações de cargas gerais representam quase a totalidade das movimentações ocorridas no Porto de Itajaí, sendo que a maior movimentação

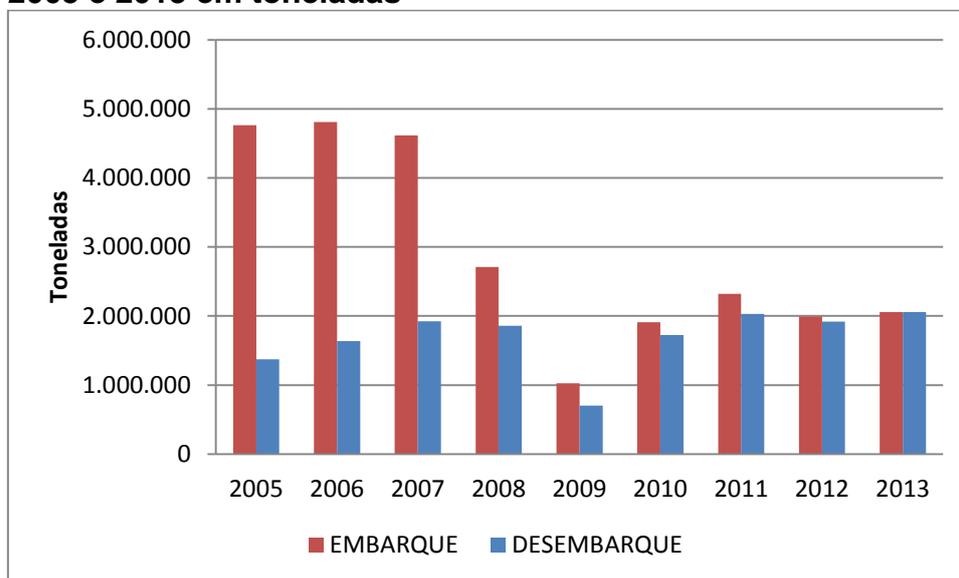
¹¹ É uma instalação portuária, normalmente cais ou píer especializado com equipamentos apropriados para movimentação de um determinado tipo de carga, sejam elas granel sólido, granel líquido, carga geral ou exclusivamente contêiner. Fonte: ANTAQ, 2014c.

ocorreu em 2007, com 6,8 milhões de toneladas e, em 2009, ocorreu a menor, quando foram movimentadas apenas 1,7 milhões de toneladas.

São apresentadas no gráfico 15 as movimentações no Porto de Itajaí de acordo com o sentido. As movimentações de embarque superaram as movimentações de desembarque durante todo o período, com exceção do ano de 2013, quando as movimentações de embarque representaram 49,99% das movimentações totais e as movimentações de desembarque 50,01% do total de cargas movimentadas.

Já o maior volume movimentado por sentido de embarque, foi de 4,8 milhões de toneladas no ano de 2006. Por sua vez, o menor volume de movimentações ocorreu em 2009, quando 1,0 milhão de toneladas foram movimentadas. Quanto às movimentações de desembarque, a maior ocorreu em 2013, com 2,0 milhões de toneladas, e a menor em 2009, sendo de 702.268 mil toneladas.

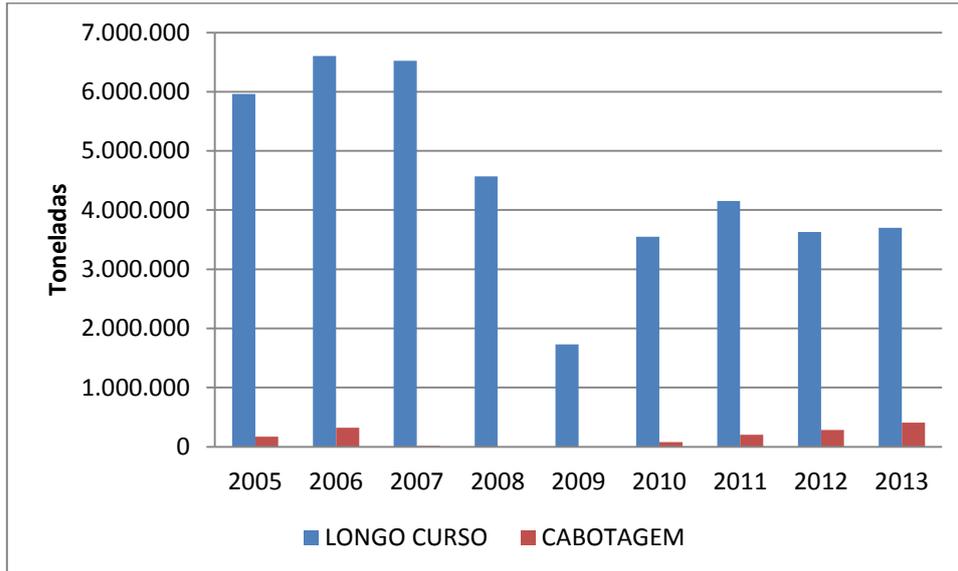
Gráfico 15: Movimentação total de cargas por sentido no Porto de Itajaí entre 2005 e 2013 em toneladas



Fonte: ANTAQ, 2014.

No gráfico 16, podem-se observar as movimentações no Porto de Itajaí de acordo com o tipo de navegação.

Gráfico 16: Movimentação total de cargas por navegação no Porto de Itajaí entre 2005 e 2013 em toneladas



Fonte: ANTAQ, 2014.

As movimentações de longo curso representam cerca de 93% das movimentações totais do porto, sendo que o maior volume movimentado ocorreu em 2006, com 6,6 milhões de toneladas, e o menor em 2009, com 1,7 milhões de toneladas movimentadas. Quanto as movimentações de cargas na navegação de cabotagem, esta chegou a 410 mil toneladas em 2013, a maior movimentação do período, e nos anos de 2008 e 2009 não houveram movimentações nesse tipo de navegação.

4.1.2 Porto de Paranaguá

Foi em 1872, segundo o Decreto nº 5053, que o grupo formado pelos empresários José Gonçalves Pecego Júnior, Pedro Aloys Scherer e José Maria da Silva Lemos puderam transformar um antigo ancoradouro da cidade de Paranaguá, no que é atualmente o Porto de Paranaguá (ANTAQ, 2014a).

Em 1917, o governo estadual do Paraná assumiu as obras de melhorias, prevendo a abertura de dois canais de acesso, a execução de 550m de cais acostável e 2.486m de cais de saneamento, além de armazéns e depósitos, de acordo com projeto elaborado pela Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais, do Ministério da Viação e Obras Públicas. O Porto de Paranaguá foi inaugurado em 1935 e hoje é considerado o maior porto graneleiro da América Latina (ANTAQ, 2014a).

No quadro 4, podem-se verificar informações gerais sobre o Porto de Paranaguá no ano de 2014.

Quadro 4: Informações gerais sobre o Porto de Paranaguá no ano de 2014

INFORMAÇÕES GERAIS – PORTO DE PARANAGUÁ	
Administração	Autarquia estadual Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA)
Localização	Na cidade de Paranaguá - PR, na margem sul da baía de Paranaguá
Acesso	Rodoviário, ferroviário e marítimo
Área do porto organizado	Conforme Decreto Nº 4.558, de 30 de dezembro de 2002, publicado no D.O.U. de 31 de dezembro de 2002.
Hinterlândia	1ª: PR e MT 2ª: SC, SP, RJ e RS 3ª: AC, GO, RO e TO
Porte	Grande

Fonte: ANTAQ, 2014a.

Quanto às instalações do referido porto, destaca-se conforma o quadro 5 apresentado abaixo:

Quadro 5: Instalações do Porto de Paranaguá no ano de 2014

INSTALAÇÕES – PORTO DE PARANAGUÁ	
Cais Comercial	Berços: 16 berços; Calados ¹² : 8, 10, 12 e 13 metros; Comprimento dos berços: 2.216 metros; Capacidade: De 12 a 14 navios, simultaneamente; Principais produtos: granéis sólidos e carga geral.
Granéis Sólidos	Berços: 5 berços (201, 202, 203, 204 e 205); 3 berços do Corredor de Exportação (212, 213 e 214); Principais produtos: cereais, soja, milho, farelos, trigo, malte, cevada, sal, fertilizantes e minério.
Carga Geral e Contêineres	Armazéns: 24 com 65.560 m ² e/ou 376.144 m ³ ; Pátio múltiplo uso: 8.000 m ² ; Pátio ro-ro para contêineres e carretas: 6.500 m ² ; Pátios para estacionamento e manobras, terminais de congelados e papeleiros: 8.000 m ² ; Pátios para contêineres cheios de importação: 12.750 m ² ; Pátio para contêineres cheios e vazios: 14.000 m ² ; Pátio utilizado como Centro de Distribuição de Veículos: 27.000 m ² ; Os pátios totalizam 91.250 m ² .
Terminal de Veículos e	Berços: 2 berços (215 e 216); Pátio: 300.000 m ² , vem sendo implantado ao longo do tempo.

(Continua)

¹² Profundidade em que cada navio está submerso na água. Tecnicamente é a distância da lâmina de água até a quilha do navio. Fonte: PORTOAGENTE, 2014.

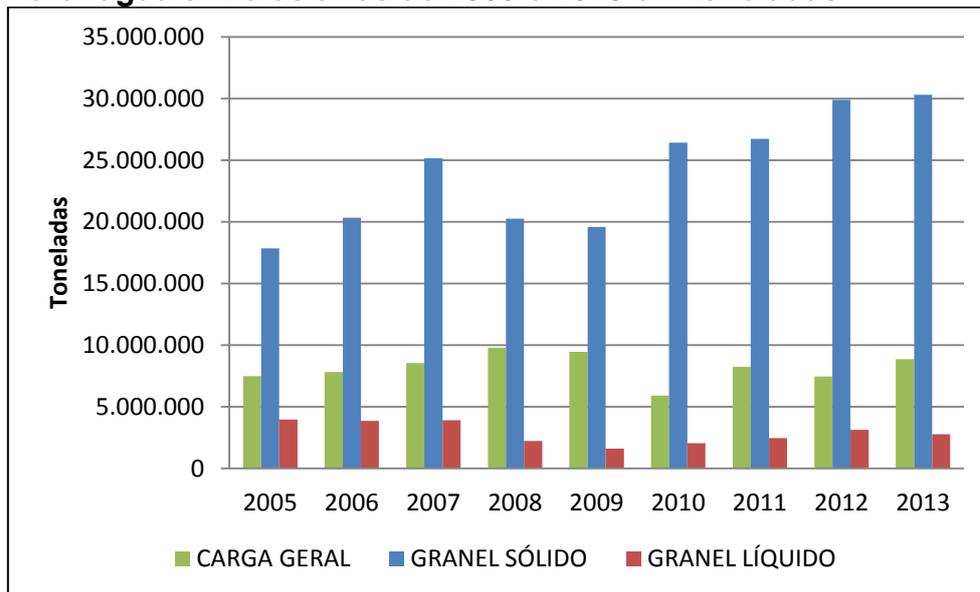
(Continuação)

Contêineres	
Granéis Líquidos	Píeres: 2 píeres; Comprimentos dos píeres: 143 a 184 metros; Tanques: 35; Esferas: 3 com capacidade total de 177.411 m ³ para movimentação de derivados de petróleo.

Fonte: ANTAQ, 2014a.

Em relação ao Porto de Paranaguá, no gráfico 17 podem ser observadas as movimentações totais de cargas por natureza. As movimentações de carga geral mostraram crescimento constante até 2008, quando, a partir de então, passaram por períodos de decréscimo e crescimento. A maior movimentação do período ocorreu em 2008, quando a quantidade de cargas movimentadas foi de cerca de 9,8 milhões de toneladas, enquanto que a menor movimentação pode ser observada no ano de 2010, quando a quantidade de cargas movimentadas não ultrapassou 7,5 milhões de toneladas.

Gráfico 17: Movimentação total de cargas por natureza da carga no Porto de Paranaguá entre os anos de 2005 e 2013 em toneladas



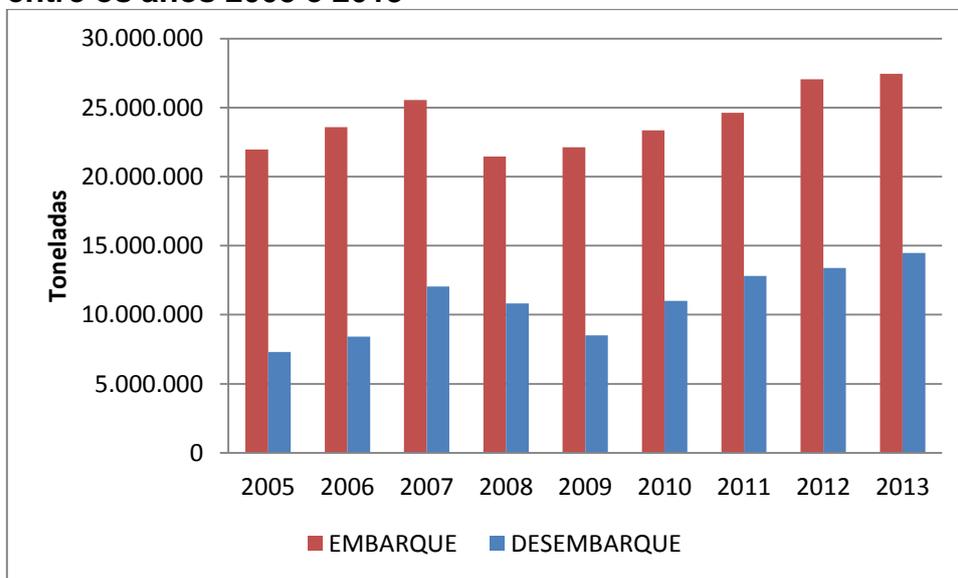
Fonte: ANTAQ, 2014.

Quanto à movimentação de carga de granel sólido, esta corresponde ao maior percentual das movimentações totais, representando de 80% a 95% durante o período. Em 2013, a movimentação chegou a cerca de 30,3 milhões de toneladas, sendo a maior de todo o período, e em 2005 a menor, com movimentação de 17,8 milhões de toneladas. Já as movimentações de carga de granel líquido, chegaram

3,95 milhões de toneladas em 2005 e a 1,6 milhões de toneladas em 2009, representando a maior e a menor movimentação, respectivamente.

As movimentações totais de cargas por sentido estão representadas no gráfico 18. As movimentações de embarque representam cerca de 65% das movimentações totais no Porto de Paranaguá, onde a maior movimentação deu-se em 2013, quando o total de cargas movimentadas chegou a 27,4 milhões de toneladas, e a menor movimentação deu-se em 2008, quando o total de cargas de embarque movimentadas foi de 21,4 milhões de toneladas. As movimentações de desembarque representam cerca de 35% das movimentações totais. No ano de 2013, estas movimentações chegaram a 14,4 milhões de toneladas, a maior do período, e em 2005 chegou a 7,3 milhões de toneladas, sendo esta a menor do período.

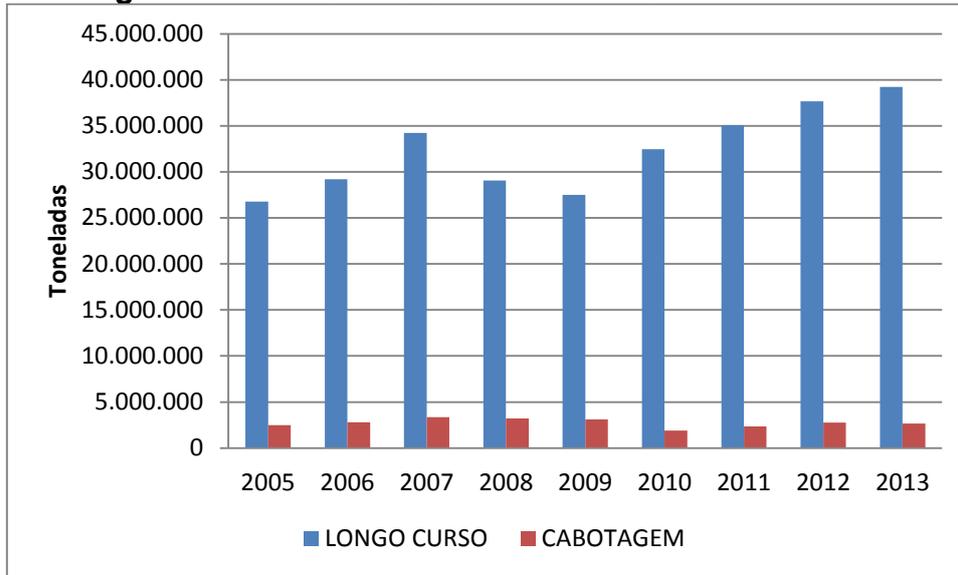
Gráfico 18: Movimentação total de cargas por sentido no Porto de Paranaguá entre os anos 2005 e 2013



Fonte: ANTAQ, 2014.

No gráfico 19, pode-se observar as movimentações no Porto de Paranaguá de acordo com o tipo de navegação. As movimentações de carga na navegação de longo curso representam cerca de 93% das movimentações totais, sendo que no ano de 2013 esta chegou a sua maior movimentação, com 39,2 milhões de toneladas. Já a menor movimentação deu-se em 2005, com 26,7 milhões de toneladas.

Gráfico 19: Movimentação total de cargas por navegação no Porto de Paranaguá entre 2005 e 2013 em toneladas



Fonte: ANTAQ, 2014.

Quanto as movimentações de cargas na navegação de cabotagem, estas mantiveram-se relativamente constantes, com uma queda significativa em 2010 quando as movimentações não chegaram à 2 milhões de toneladas movimentadas. A maior movimentação do período pode ser observada no ano de 2007, quando as movimentações de carga na cabotagem atingiram 3,3 milhões de toneladas movimentadas.

4.1.3 Porto do Rio de Janeiro

Os primeiros projetos para a construção do Porto do Rio de Janeiro datam de 1870 quando foi construída a Doca da Alfândega. Em 1890, pelos decretos 849 e 3.295, foi autorizado a construção do cais acostável, armazéns e alpendres, localizados entre a Ilha das Cobras e o Arsenal de Marinha, bem como do Arsenal de Marinha até a Ponta do Caju. No ano de 1903, foram feitas melhorias no cais e construídos o Cais da Gamboa e sete armazéns (PORTOSRIOS, 2014).

O Porto foi inaugurado em 1910, sob administração da Demart & Cia, sendo que nos 11 anos seguintes a administração passou a ser da Compagnie du Port do Rio de Janeiro e de 1923 a 1933 pela Companhia Brasileira de Exploração de Portos (PORTOSRIOS, 2014).

Em 1936, segundo a lei nº 190, a administração do porto passou a ser gerenciada pelo órgão federal Administração do Porto do Rio de Janeiro. Alguns anos mais tarde, passou, então, a ser subordinado ao Departamento Nacional de Portos e Navegação do Ministério da Viação e Obras Públicas. E então, em 1973, passou a ser administrado pela Companhia das Docas de Guanabara, atual Companhia das Docas do Rio de Janeiro (PORTOSRIOS, 2014).

No quadro 6 são apresentadas informações gerais sobre o Porto do Rio de Janeiro:

Quadro 6: Informações gerais sobre o Porto do Rio de Janeiro no ano de 2014

INFORMAÇÕES GERAIS – PORTO DO RIO DE JANEIRO	
Administração	Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)
Localização	Costa Oeste da Baía da Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro
Acesso	Rodoviário, ferroviário, marítimo e dutoviário
Área do porto organizado	Conforme Decreto nº 4.554, de 27 de dezembro de 2002
Hinterlândia	1ª: RJ e MG 2ª: SP e ES
Porte	Grande

Fonte: ANTAQ, 2014a.

Quanto às instalações do referido porto, destaca-se:

Quadro 7: Instalações do Porto do Rio de Janeiro no ano de 2014

INSTALAÇÕES – PORTO DO RIO DE JANEIRO	
Cais da Gamboa	Inicia-se junto ao cabeço 36 e se prolonga até o Canal do Mangue; Calados: De 7 a 10,30 metros Comprimentos dos berços: 3.167 metros, sendo operáveis cerca de 2.955 metros; Armazéns: 17 com 600.00 m ² ; Pátios descobertos: 3 segmentos com 16.000 m ² .
Cais de São Cristóvão (Continuação)	Comprimentos dos berços: 1.259 metros; Calados: Entre 6,5 e 9,5 metros; Pátios descobertos: 105.000 m ² ; Estende-se desde o Canal do Mangue, nas proximidades do cabeço 164 até a inflexão próxima do cabeço 215.
Cais do Caju	Cabeço: 82 berços (215 à 297); Comprimento total dos berços: 1.275 metros; O trecho inicial do cais é constituído de estacas pranchas metálicas atirantadas com cabos de aço e placas de concreto armado. Sobre as estacas há um muro de capeamento;

(Continua)

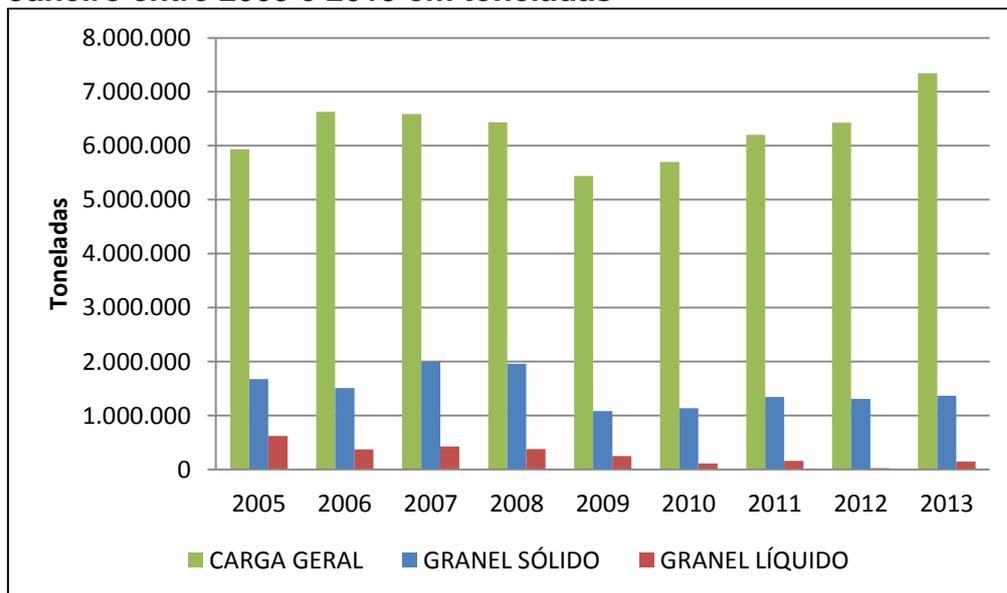
(Continuação)

	<p>A partir do cabeço 269 o cais é constituído de caixões principais e alternadamente de caixões de ligação (menores) em concreto armado, que depois de posicionados foram cheios de areia. Sobre estes foi executado um muro de coroamento;</p> <p>A partir do cabeço 288 o cais foi executado em tubulões de concreto armado com 1,80 metros de diâmetro, em camisa de aço perdida, engastados 1,0 metro na rocha sã. A superestrutura é em vigas e lajes de concreto armado com largura da faixa de cais de 30 metros</p>
--	--

Fonte: ANTAQ, 2014a.

No Porto do Rio de Janeiro, as movimentações por natureza da carga podem ser observadas no gráfico 20. As movimentações de carga geral representam cerca de 75% das movimentações totais no porto, sendo que no ano de 2013 estas chegaram ao maior volume de movimentação do período, atingindo 7.346.853 de toneladas. Já a menor movimentação do período pode ser observada no ano de 2009, quando atingiu 5.438.530 de toneladas.

Gráfico 20: Movimentação total de cargas por natureza no Porto do Rio de Janeiro entre 2005 e 2013 em toneladas



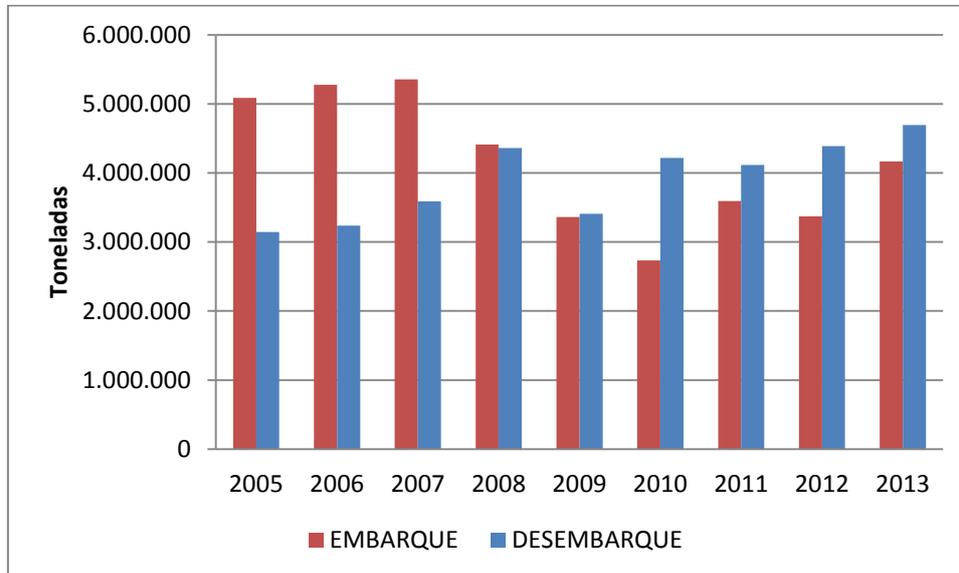
Fonte: ANTAQ, 2014.

Quanto às movimentações de carga de granel sólido, estas alcançaram o maior volume de movimentações em 2007, quando a movimentação foi de cerca de 2 milhões de toneladas. A menor movimentação de carga desta natureza ocorreu em 2004, quando as movimentações não passaram para 1 milhão de toneladas. Sobre o maior volume de movimentação de cargas de granel líquido, esta ocorreu em 2005 quando foram movimentadas 622.618 milhões de toneladas. E, em 2012, a

movimentação total alcançou 22.006 de toneladas, a menor do período tratando-se de carga de granel líquido.

As movimentações totais de cargas por sentido no Porto do Rio de Janeiro podem ser vistas no gráfico 21:

Gráfico 21: Movimentação total de cargas por sentido no Porto do Rio de Janeiro entre 2005 e 2013

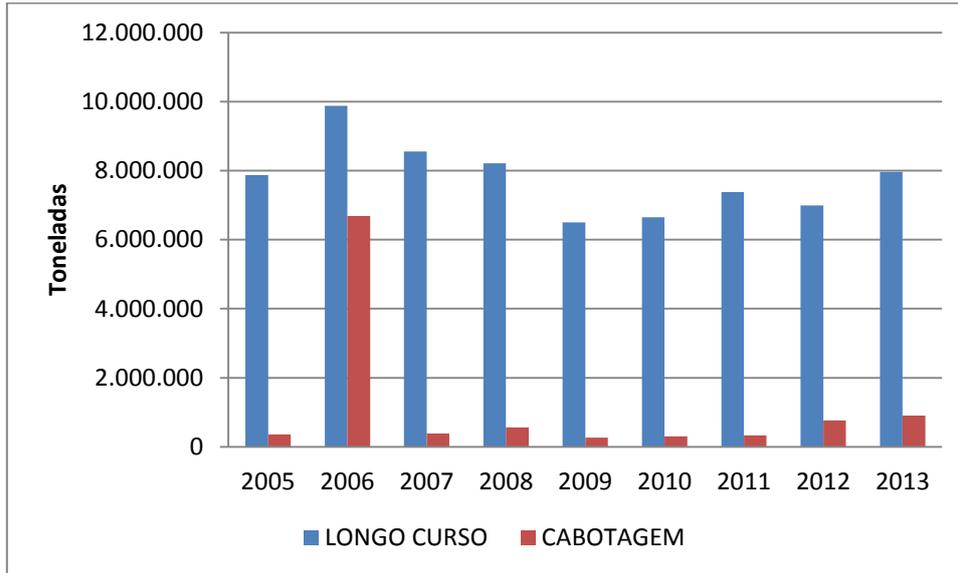


Fonte: ANTAQ, 2014.

As movimentações de embarque superaram as de desembarque até o ano de 2008, e a partir de então ficaram abaixo das de desembarque. A maior movimentação de embarque ocorreu em 2007, com 5.353 de toneladas, e a menor movimentação foi em 2009, com 3.359 toneladas. Quanto às movimentações de desembarque, estas chegaram a alcançar 4.693.845 toneladas, a maior do período. A menor movimentação de desembarque foi em 2005, chegando a 3.145.852 toneladas de carga movimentada.

No gráfico 22 são apresentadas as movimentações totais de cargas por navegação. As movimentações de cargas na navegação de cabotagem representam cerca de 85% das movimentações, com exceção do ano de 2006 quando as movimentações de cargas de cabotagem corresponderam a cerca de 35% das movimentações totais.

Gráfico 22: Movimentação total de cargas por navegação no Porto do Rio de Janeiro entre 2005 e 2013 em toneladas



Fonte: ANTAQ (2014)

As maiores movimentações de cargas de navegação de longo curso e cabotagem foram, respectivamente, cerca de 9,9 milhões de toneladas e de 6,7 milhões de toneladas, ambas em 2006. Já as menores movimentações foram, em 2009, de 6,5 milhões de toneladas para navegação de longo curso e, em 2010, de 300 mil toneladas para navegação de cabotagem.

4.1.4 Porto de Rio Grande

O nome do Porto de Rio Grande vem de dois séculos. Os navegantes que iam a Colônia do Sacramento acreditavam que a embocadura da Lagoa dos Patos fosse a foz de um grande rio. O povoamento da região deu-se pelo Brigadeiro José da Silva Paes e era denominada de Rio Grande de São Pedro ou São Pedro do Rio Grande. Em 1847, iniciou-se um fluxo de embarcações que passavam por ali e, assim, surgiu um porto, que localizava-se onde atualmente é o Porto Velho de Rio Grande (PORTORIOGRANDE, 2014).

Mas, o Porto era um lugar perigoso, devido a agitação das águas, as mutações dos canais e da pouca profundidade. Então, em 1906, o Governo brasileiro construiu dois molhes, aprofundou o canal e construiu um outro Porto, que hoje é o chamado Porto Novo. O primeiro trecho do cais do Porto Novo foi inaugurado em 1915, tendo cerca de 500 metros (PORTORIOGRANDE, 2014).

No ano de 1951, com a importância que o porto adquiriu, foi criado o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), pelo Governo

Riograndense, que englobava serviços concedidos pelo Estado na área hidroviária e no Porto de Rio Grande. Já em 1970, foi realizada uma obra de dragagem do canal de acesso dos navios ao porto. Além disso, também foi realizada a construção do Superporto (PORTORIOGRANDE, 2014).

No quadro 8, são apresentadas informações gerais sobre o Porto de Rio Grande no ano de 2014.

Quadro 8: Informações gerais sobre o Porto de Rio Grande no ano de 2014

INFORMAÇÕES GERAIS – PORTO DE RIO GRANDE	
Administração	Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG)
Localização	No município de Rio Grande/RS, nas margens do canal que liga a Laguna dos Patos ao oceano Atlântico
Acesso	Rodoviário, ferroviário e marítimo
Área do porto organizado	Conforme Portaria - MT nº 1.011, de 16/12/93 (D.O.U. de 17/12/93)
Hinterlândia	1ª: RS 2ª: SP
Porte	Grande

Fonte: ANTAQ, 2014a.

Quanto às instalações do referido porto, destaca-se:

Quadro 9: Instalações do Porto de Rio Grande no ano de 2014

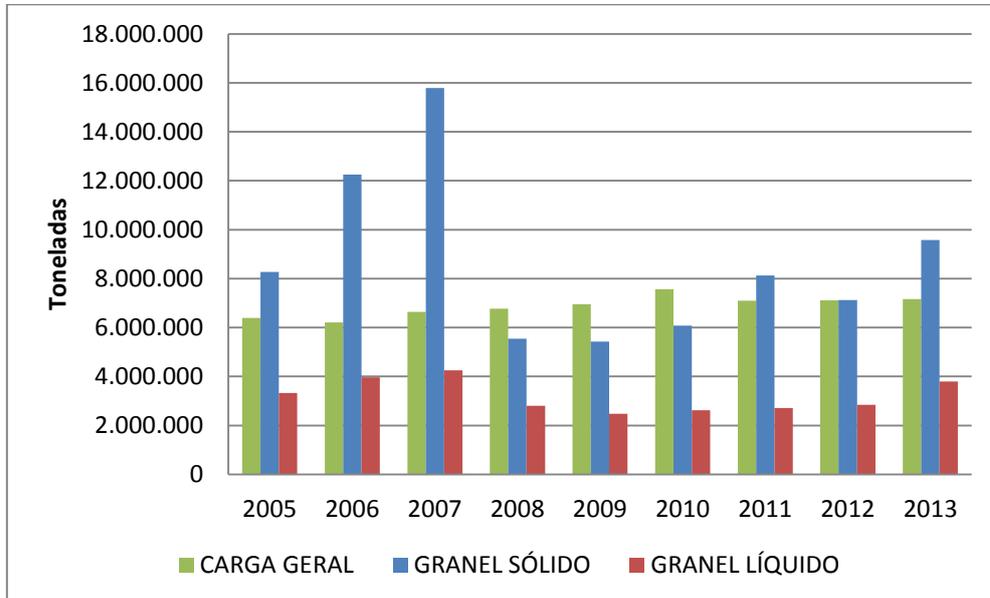
INSTALAÇÕES – PORTO DE RIO GRANDE	
Porto Velho	Possui 7 áreas de atendimento a navegação.
Porto Novo	Berços: 11 berços; Comprimento total dos berços: 1.952 metros; Calados: 10,5 metros; Possui 7 áreas de atendimento portuário.
Superporto	Comprimento: 1.552 metros; Calados: Entre 5 e 12,20 metros; Nele estão instaladas os principais terminais especializados; O atendimento à navegação se faz por meio de 13 áreas.
São José do Norte	Área portuária do Porto do Rio Grande, localizada na margem esquerda do canal do porto, no município de São José do Norte composta de 04 áreas.

Fonte: ANTAQ, 2014a.

As movimentações por natureza da carga no Porto de Rio Grande podem ser observadas no gráfico 23. As cargas de granel sólido foram superiores as cargas gerais e as cargas de granel líquido em grande parte do período, com exceção dos

anos 2008, 2009 e 2010. As cargas de granel sólido apresentaram maior movimentação em 2007, com 15,7 milhões de toneladas, e a menor movimentação deste tipo de carga foi em 2009, com 5,4 milhões de toneladas.

Gráfico 23: Movimentação total de cargas por natureza da carga no Porto de Rio Grande entre 2005 e 2013 em toneladas

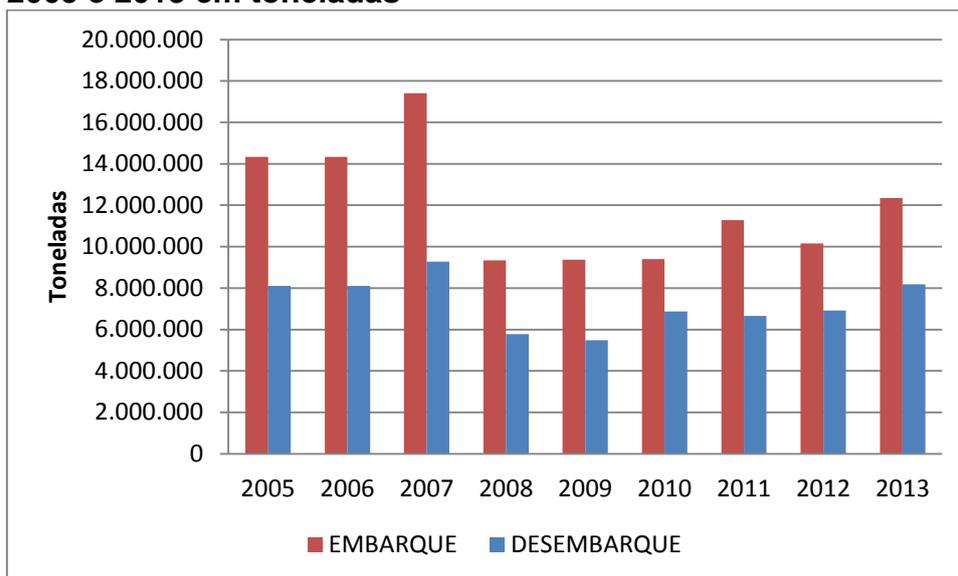


Fonte: ANTAQ, 2014.

Já as movimentações de carga geral foram de 7,5 milhões de toneladas em 2010 e de 6,2 milhões de toneladas em 2006, a maior e a menor movimentação deste tipo de carga. Quanto às movimentações de carga de granel líquido, a maior movimentação ocorreu em 2007, com 4,2 milhões de toneladas movimentadas, e a menor ocorreu em 2009, com 2,4 milhões de toneladas movimentadas.

No gráfico 24, são apresentadas as movimentações portuárias em Rio Grande de acordo com o sentido. As movimentações de embarque superaram as de desembarque durante todo o período analisado, sendo que em 2007 aquelas movimentações chegaram a 17,4 milhões de toneladas e em 2008 chegaram a 9,3 milhões de toneladas, representando a maior e a menor movimentação. Quanto as movimentações de cargas de por sentido de desembarque, a maior ocorreu em 2007 com 9,2 milhões de toneladas e, a menor ocorreu em 2009 com 5,4 milhões de toneladas movimentadas.

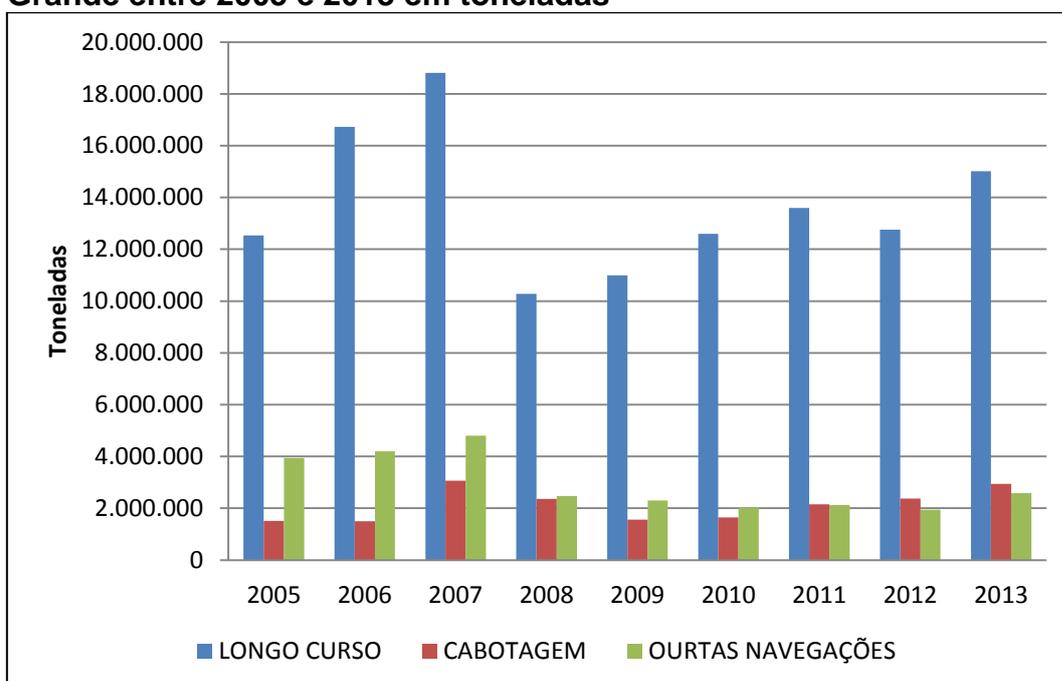
Gráfico 24: Movimentação de cargas por sentido no Porto de Rio Grande entre 2005 e 2013 em toneladas



Fonte: ANTAQ, 2014.

No gráfico 25, são apresentadas as movimentações no Porto de Rio Grande de acordo com o tipo de navegação. As movimentações de cargas na navegação de longo curso predominam durante todo o período, tendo sido movimentadas 18,8 milhões de toneladas em 2007 e 10,2 milhões de toneladas em 2008, a maior e a menor respectivamente.

Gráfico 25: Movimentação total de cargas por navegação no Porto de Rio Grande entre 2005 e 2013 em toneladas



Fonte: ANTAQ, 2014.

O maior volume de movimentação correspondente a navegação de cabotagem foi em 2007, com 3,0 milhões de toneladas movimentadas, e a menor em 2006, com 1,4 milhões de toneladas movimentadas. Quanto às outras navegações, estas foram de 4,8 milhões de toneladas em 2007 e 1,9 milhões de toneladas em 2012, representando a maior e a menor movimentação do período, respectivamente.

4.1.5 Porto de Santos

O Porto de Santos foi inaugurado em 1892, quando a Companhia Docas de Santos entregou 260 metros de cais na área denominada de Valongo. Foram construídas uma via férrea de bitola de 1,60 metros e novos armazéns, obras estas que faziam parte do porto organizado. Braz Cubas, um integrante da expedição de Martim Afonso de Souza que chegou no porto em 1531, sugeriu que o porto fosse transferido para o interior da baía para que não ficasse suscetível a ataques de piratas e saqueadores (PORTODESANTOS, 2014).

Assim, foi escolhido o Enguaguaçu, para ser a nova localização do porto. Logo, criou-se ali um povoado que passaria a ser chamado de Vila do porto de Santos. Em 1550, a Alfândega instalou-se no local e, a partir daí, o porto não apresentou melhorias. Com a expansão da cultura cafeeira, surgiram pressões frente às autoridades para que o porto fosse ampliado e modernizado, já que o café poderia ser exportado de maneira mais eficaz. Então, em 1888, sob o decreto nº 9.979, o grupo liderado por Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle, foi autorizado a explorar o porto. A partir de sua inauguração, o porto passou por significativo crescimento e no ano de 1980, o Governo Federal criou a Companhia Docas do Estado de São Paulo – Codesp, a qual o porto está submetido (PORTODESANTOS, 2014).

No quadro 10, são apresentadas informações gerais sobre o Porto de Santos:

Quadro 10: Informações gerais sobre o Porto de Santos no ano de 2014

INFORMAÇÕES GERAIS – PORTO DE SANTOS	
Administração	Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP)
Localização	Estado de São Paulo
Acesso	Rodoviário, ferroviário e marítimo
Área do porto organizado	Conforme Decreto Nº 4.333, de 12 de agosto de 2002, publicado no D.O.U. de 13 de agosto de 2002

(Continua)

(Continuação)

Hinterlândia	1ª: GO, MG, MS, MT e SP 2ª: BA, ES, PR, RJ e RS 3ª: DF, RO e TO
Porte	Grande

Fonte: ANTAQ, 2014a.

No quadro 12, são apresentadas as instalações do referido porto:

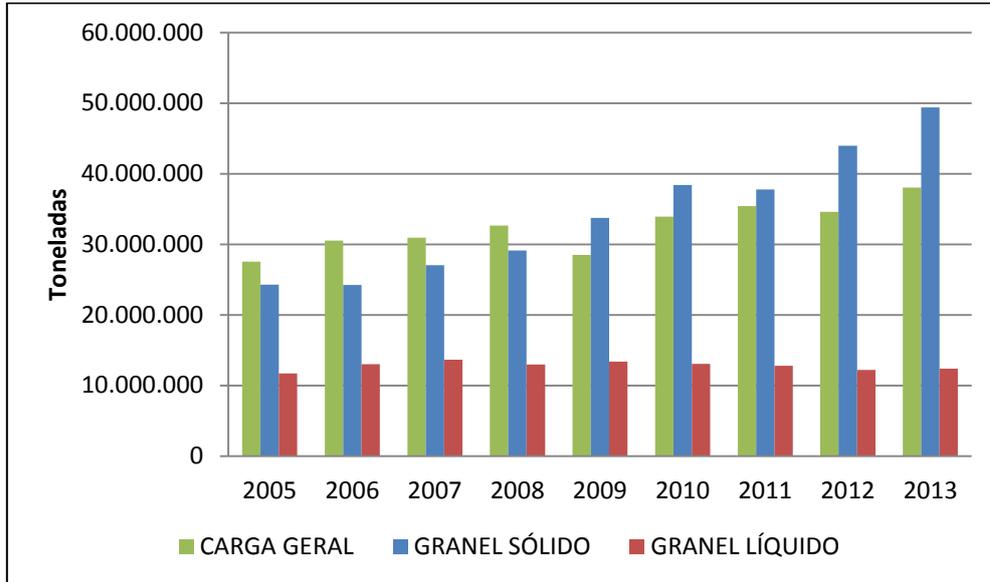
Quadro 11: Instalações do Porto de Santos no ano de 2014

INSTALAÇÕES – PORTO DE SANTOS	
Cais acostável	Comprimento: 11.042 metros; Calados: Entre 6,6 e 13,5 metros; Cais especial: com 521 metros de comprimentos e 521 m de cais para fins especiais, com profundidade mínima de 5 metros, e 1.883 metros para uso privativo, com profundidades de 5 a 11 metros; Armazéns: 45 armazéns internos e 39 armazéns externos com 516,761 m ² e capacidade para 416.395 toneladas; Pátios: 33 com 124.049 m ² e capacidade para 99.200 toneladas.
Tancagem	Tanques: Ilha do Barnabé, 39 tanques para 149.726 m ³ , e 131 para 112.484 m ³ ; no Cais do Saboó, 24 para 2.712 m ³ e 28 para 14.400 m ³ ; no terminal do Alamoá, 10 tanques totalizam 105.078 m ³ e 50 somam 390.780 m ³ .
Outros dados	Fornecimento próprio de energia elétrica; opera 24 horas e em finais de semanas e feriados; suprimento de água pela Water Port (empresa contratada pela CODESP) que faz a captação no rio Trindade e disponibiliza por meio de hidrômetros instalados ao longo do cais; porto é provido de malha ferroviária para trânsito de vagões próprios e de ferrovias que o servem.

Fonte: ANTAQ, 2014a.

No gráfico 26, são apresentadas as movimentações totais de cargas por tipo de natureza da carga no Porto de Santos. Tratando-se da movimentação de carga geral, estas atingiram a maior movimentação do período em 2013, com 38 milhões de toneladas, e a menor movimentação ocorreu em 2005, quando as movimentações alcançaram 27,5 milhões de toneladas movimentadas.

Gráfico 26: Movimentação de cargas por natureza no Porto de Santos entre 2005 e 2013 em toneladas

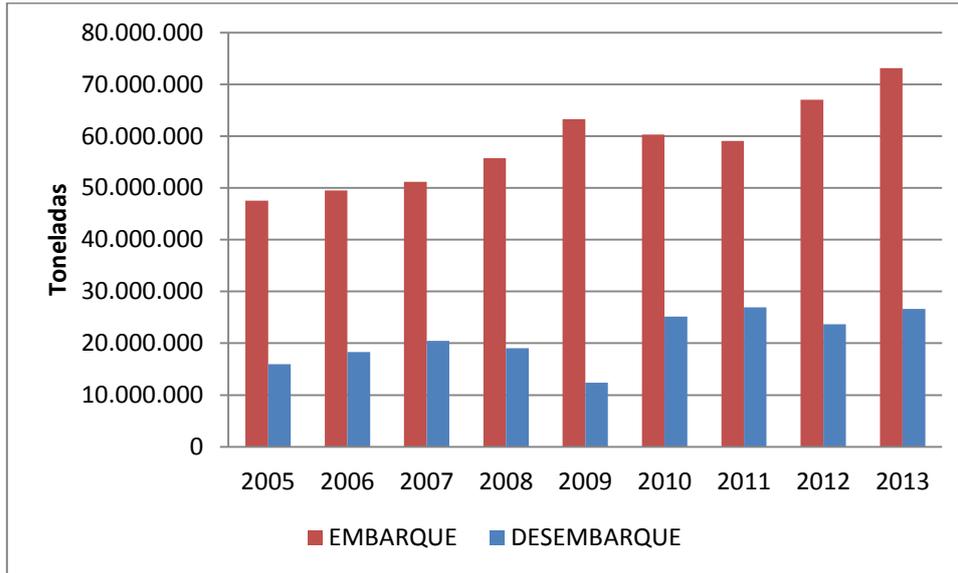


Fonte: ANTAQ, 2014.

Com relação às cargas de granel sólido, estas apresentam crescimento constante durante todo o período. A menor movimentação registrada foi em 2005, com cerca de 24,3 milhões de toneladas, e a menor movimentação ocorreu em 2013, com cerca de 50 milhões de toneladas movimentadas. Quanto às cargas de granel líquido, estas mantiveram-se constantes entre 2005 e 2013, com uma média de 12,8 milhões de toneladas. Mas, foi em 2007 que as movimentações atingiram o máximo do período, com 13,65 milhões de toneladas movimentadas, e o mínimo de movimentações do período ocorreu em 2005, quando estas chegaram a 11,7 milhões de toneladas movimentadas.

As movimentações totais de cargas por sentido podem ser observadas no gráfico 27. No Porto de Santos, as movimentações de embarque representam cerca de 70% das movimentações totais no período analisado, sendo que em 2013 estas chegaram a mais de 73 milhões de toneladas movimentadas, a maior do período. E, foi em 2005 que ocorreu a menor movimentação, apenas 47,5 milhões de toneladas foram movimentadas. Quanto as movimentações de desembarque, estas foram de cerca de 27 milhões de toneladas em 2011 e 12,3 milhões de toneladas em 2009, representando a maior e a menor movimentação do período, respectivamente.

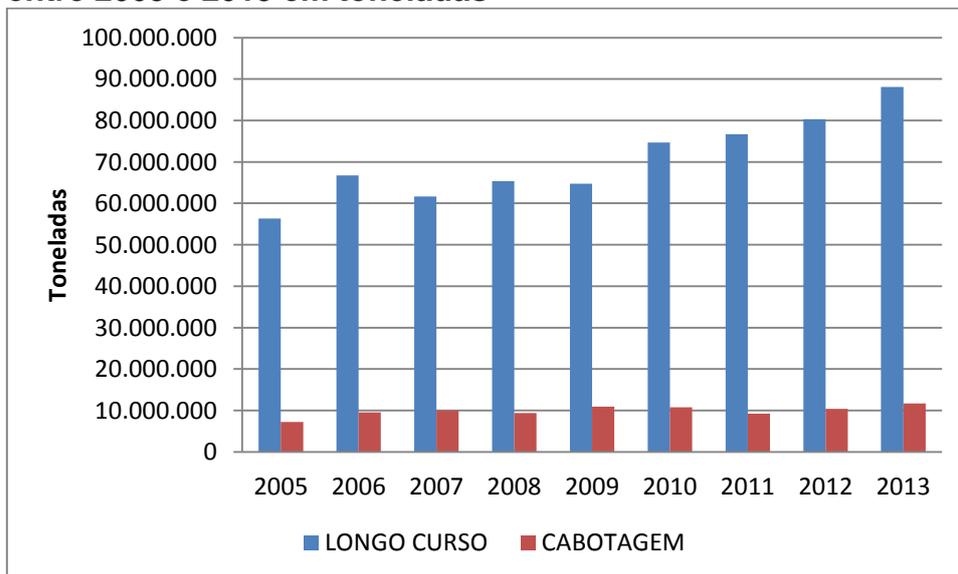
Gráfico 27: Movimentação total de cargas por sentido no Porto de Santos entre 2005 e 2013 em toneladas



Fonte: ANTAQ, 2014.

No gráfico 28 podem-se observar as movimentações por tipo de navegação.

Gráfico 28: Movimentação total de cargas por navegação no Porto de Santos entre 2005 e 2013 em toneladas



Fonte: ANTAQ, 2014.

As movimentações de cargas de navegação de longo curso representaram cerca de 90% do total de movimentações no período, chegando a 88 milhões de toneladas movimentadas em 2013, a maior do período, e a menor em 2005 com 56,3 milhões de toneladas movimentadas. Quanto às movimentações de cabotagem, a menor movimentação do período ocorreu em 2005, com 7,2 milhões de toneladas,

e a maior ocorreu em 2009, com cerca de 11 milhões de toneladas movimentadas no porto.

4.1.6 Porto de Vitória

Por volta do ano de 1870, com o crescimento da cultura cafeeira, o Porto de Itapemirim, porto utilizado para o escoamento da produção agrícola, estava saturado. A partir de então, os embarques seriam feitos no atracadouro Cais do Imperador que ficava no sul da Ilha de Vitória. No ano 1906 o governo federal deu autorização para que a Companhia Porto de Vitória (CPV) implementasse novas instalações na área, como a construção de 1.130 metros de cais (CODESA, 2014).

Então, em 1940, ocorreu a inauguração do Cais do Imperador. Ainda nesta época, foram construídos instalações de embarque, o Terminal de Graneis Líquidos e o Cais de Paul (Usiminas e CVRD), todos localizados em Vila Velha. Nos anos 1950 foram construídos os berços 101 e 102, localizados no Cais Comercial de Vitória. Já nos anos 1960, deu-se a construção do Píer de Tubarão e, na década seguinte, do Cais de Capuaba e dos portos de Barra do Riacho e Ubu. E, finalmente, na década de 1980, o Porto de Praia Mole, sendo que assim deu-se a constituição do Complexo Portuário do Espírito Santo (CODESA, 2014).

No quadro 12, constam informações detalhadas sobre o Porto de Vitória:

Quadro 12: Informações gerais sobre o Porto de Vitória no ano de 2014

INFORMAÇÕES GERAIS – PORTO DE VITÓRIA	
Administração	Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA)
Localização	Na Baía de Vitória, distribuído pela cidade de Vitória e do município de Vila Velha;
Acesso	Rodoviário, ferroviário e marítimo;
Área do porto organizado	Decreto Nº 4.333, de 12 de agosto de 2002, publicado no D.O.U. de 13 de agosto de 2002
Hinterlândia	1ª: ES, GO e MG 2ª: BH e SP
Porte	Grande

Fonte: ANTAQ, 2014a.

No quadro 13, são apresentadas as principais instalações do referido porto, com alguns aspectos pertinentes a suas estruturas como comprimento, calados, armazéns:

Quadro 13: Instalações do Porto de Vitória no ano de 2014

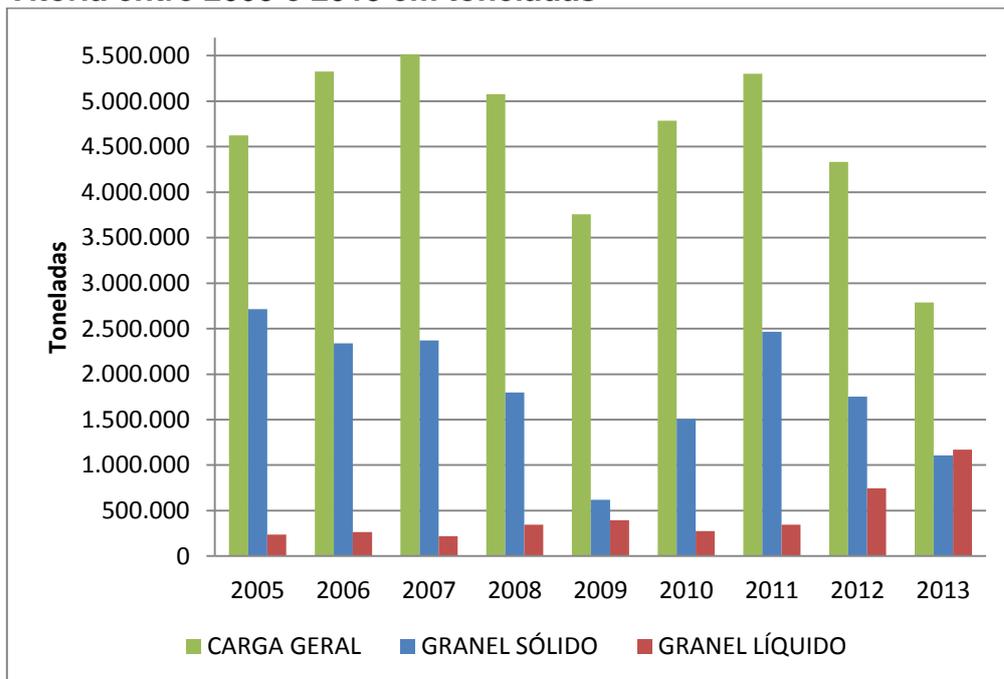
INSTAÇÕES – PORTO VITÓRIA	
Cais Comercial	Berços: 4 berços (102, 102, 103 e 104); Comprimento dos berços: 724,40 metros; Calados: Entre 2,6 e 9,20 metros; Armazéns: 4 com 8.000 m ² ; Pátio coberto: 1 com 900 metros; Pátio descoberto: 1 com 30.000 m ² ; Silos: 1 silo horizontal com capacidade de 10.800 toneladas; Principais produtos: bobinas de papel, celulose, açúcar, grãos agrícolas, produtos siderúrgicos, mármore e granito.
Cais de Ilha do Príncipe	Extensão: pode receber navios de até 145 metros; Calados: 6,71 metros.
Cais de Capuaba	Berços: 2 berços (201 e 202); Comprimento dos berços: 407,13 metros; Principais produtos: produtos agrícolas e carga em geral Terminais: Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), com 2 berços (203 e 204) com 447,41 metros de comprimentos que operam contêineres, navios roll-on roll-off, mármore e granito e carga geral; e o terminal CODESA.
Cais de Paul	Berços: 2 berços (206 e 905); Comprimentos dos berços: 420 metros; Calados: 10,67 metros; Principais produtos: cargas de granel sólido e ferro-gusa.

Fonte: ANTAQ, 2014a.

No gráfico 29, pode-se observar a movimentação total de cargas por natureza no Porto de Vitória. A movimentação de carga geral apresentou um crescimento até o ano de 2007 quando chegou a movimentação de cerca de 5.515 toneladas, a maior do período. Em 2008 e 2009 apresentou um declínio e voltou a crescer novamente e, depois, a cair nos anos de 2012 e 2013, sendo que neste último chegou ao mínimo de cargas movimentadas no período, cerca de 2.800 toneladas.

Quanto à movimentação de cargas de granel sólido, a movimentação manteve-se em declínio até o ano de 2009, quando a partir de então apresentou crescimento nos três anos seguintes, voltando a declinar novamente. Foi no ano de 2009 que o porto movimentou o menor número de toneladas de cargas de granel sólido, a movimentação foi de apenas 618 toneladas, sendo que já havia movimentado 2.715 toneladas em 2005. Quanto às cargas de granel sólido, estas tem pouca movimentação no porto. No período analisado, as cargas movimentadas passaram de 240 mil toneladas em 2005 para 1.700 mil toneladas em 2013.

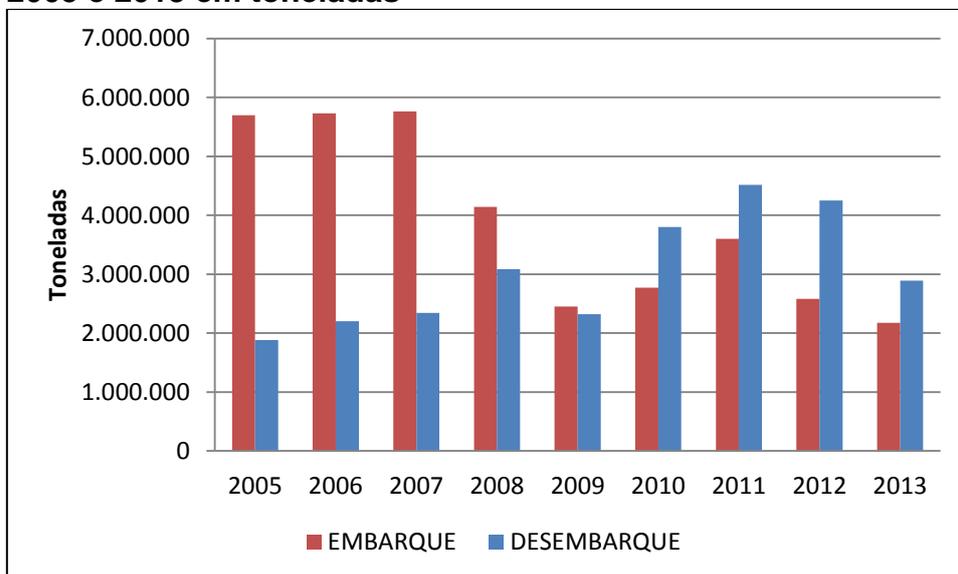
Gráfico 29: Movimentação total de cargas por natureza da carga no Porto de Vitória entre 2005 e 2013 em toneladas



Fonte: ANTAQ, 2014.

No gráfico 30, pode-se observar a movimentação de cargas por sentido no Porto de Vitória entre os anos de 2005 e 2013. Até o ano de 2007, as movimentações de embarque mostravam-se estáveis quando então passaram a sofrer variações de aumento e declínio, sendo que no ano de 2013 apresentou a menor movimentação, 2.174 milhões de toneladas.

Gráfico 30: Movimentação total de cargas por sentido no Porto de Vitória entre 2005 e 2013 em toneladas

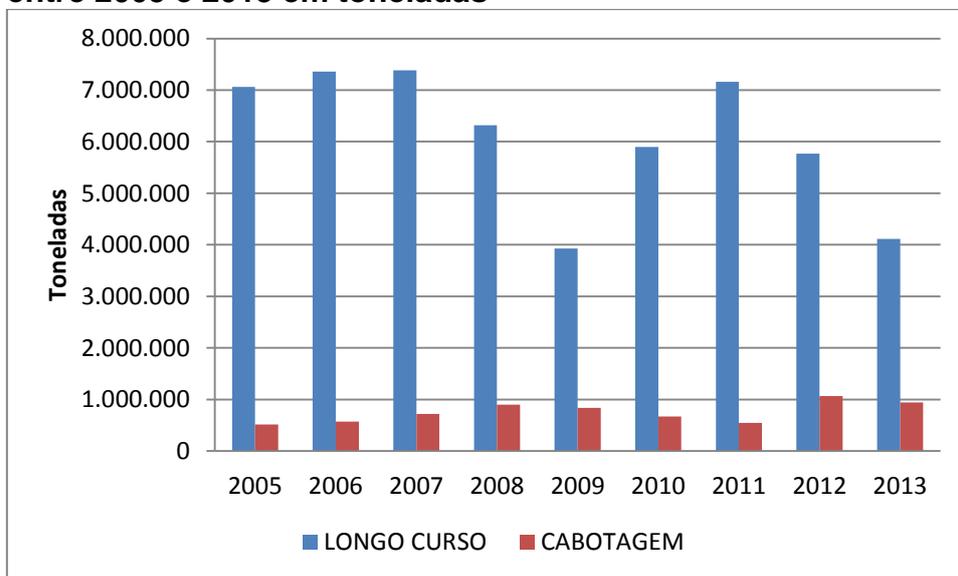


Fonte: ANTAQ (2014)

Quanto às movimentações de desembarque, estas apresentaram crescimento no período. O maior volume de movimentações de desembarque foi no ano de 2011, quando alcançaram cerca de 4.500 milhões de toneladas, já a menor movimentação foi de 1.880 milhões no ano de 2005.

As movimentações totais de cargas por navegação no Porto de Vitória são apresentadas no gráfico 31. As movimentações de longo curso representam mais de 90% das movimentações totais, e estas se mantiveram estáveis nos quatro primeiros anos analisados, tendo uma significativa queda no ano de 2009, quando chegaram à cerca de 4 milhões de toneladas, a menor do período. Em 2010, as movimentações passaram a crescer novamente e, nos anos de 2012 e 2013, voltaram a cair. A maior movimentação do período ocorreu no ano de 2007, quando esta chegou a 7.400 milhões de toneladas.

Gráfico 31: Movimentação total de cargas por navegação no Porto de Vitória entre 2005 e 2013 em toneladas



Fonte: ANTAQ (2014).

Quanto as movimentações de cabotagem, estas mantiveram-se relativamente constantes durante o período. Apresentaram queda nos anos de 2010 e 2011, quando chegaram a cerca de 670 mil e 544 mil toneladas movimentadas, chegando ao maior volume de carga movimentada no ano de 2012, quando esta alcançou cerca de 1 milhão de toneladas. Foi no primeiro ano do período analisado que ocorreu a menor movimentação de cargas na navegação de cabotagem, cerca de 411 mil toneladas.

No subcapítulo a seguir, são apresentados as inovações e investimento do setor aquaviário e nos portos.

4.2 INOVAÇÕES E INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS

O setor portuário brasileiro passou por diversas modificações e melhoramentos ao longo dos anos. A implementação da Lei nº 8.630/1993, conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, causou inúmeros impactos quanto ao uso e administração dos portos, pois buscava acabar com os monopólios e incentivava a competitividade entre os portos nacionais. Com a Lei de Modernização dos Portos, o Estado passou a ser responsável pela infraestrutura portuária e o setor privado pelas instalações e equipamentos portuários. A Lei de Modernização dos Portos foi revogada pela Medida Provisória 595 em 2012 e, posteriormente, pela Lei nº 12.815/2013 (BARROS, 2013).

Outro marco fundamental para a melhoria em portos brasileiros foi a implementação da Lei nº 11.610/2007, revogada pela Lei nº 12.815/2013.. Essa Lei regulamenta o investimento e o desenvolvimento de obras de dragagem que é toda “obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais” (MESQUITA, 2014, s.p.) nos portos brasileiros (SEP/PR, 2014).

Essa Lei tem como objetivo propor e desenvolver soluções para as restrições limitantes do acesso aos portos nacionais. Algumas das restrições mais significativas são: a perda de competitividade; o alto valor de fretes e seguros; a insuficiência de capacidade operacional e logística; as obstruções de canais, bacias e berços portuários; e os altos custos de demurrage¹³. “Como resultado, o PND1¹⁴ possibilitou a remoção do volume de aproximado de 73 milhões de metros cúbicos, e investimentos de R\$ 1,6 bilhão” (SEP, 2014).

No ano de 2012 foi criado o segundo Plano Nacional de Dragagem (PND2)¹⁵. O plano faz parte do Programa de Investimento em Logística – Portos (PIL-Portos) e tem como meta o aprofundamento e manutenções das profundidades atingidas nos canais, bacias e berços portuários, através de contratos de longo prazo e contratações em blocos para que se torne possível os ganhos de escala. No PND2 “estão previstos R\$ 3,8 bilhões de investimento em dragagem de manutenção nos próximos dez anos em diferentes portos do país” (MESQUITA, 2014, s.p.). É de

¹³ Demurrage refere-se às multas por atrasos. Fonte: ANTAQ, 2014

¹⁴ O Programa Nacional de Dragagem (PND 1), instituído pela Lei 11.610/2007, foi criado para propor e desenvolver soluções para reduzir os gargalos que limitam os acessos marítimos aos portos brasileiros. Fonte: SEP/PR, 2014.

¹⁵ O PND2, lançado em 2012 pela presidenta da República, Dilma Rousseff, integra o Programa de Investimento em Logística – Portos (PIL-Portos). Fonte: SEP/PR, 2014.

responsabilidade da Secretaria de Portos da Presidência da República a gestão do PND's e os processos de licitação (SEP, 2014).

De acordo com a Lei nº 8.630/93 (atual Lei nº 12.815/13), o Governo Nacional pode explorar os portos por meio de concessão. A concessão nada mais é do que a utilização da estrutura portuária para transporte público, podendo ser concedida apenas aos governos estadual e municipal de onde a estrutura esta localizada. Há também a autorização de serviço público, que segundo Mayer (2009) “existiria apenas quando o prestador do serviço público desejasse oferecer determinada atividade, no seu exclusivo interesse particular. Sem a autorização, a atividade seria ilícita”. Outro importante programa instituído por essa Lei foi o Programa de Arrendamentos Portuários. O arrendamento portuário dá-se pela utilização de terrenos desocupados que localizam-se na área do porto organizado e tem por objetivo a busca da modernização e melhoramento da infraestrutura dos portos para auxiliar no crescimento das movimentações de cargas (MAYER, 2009).

O Plano Geral de Outorgas (PGO) foi implementado com a Lei nº 10.233, de 2001. O PGO é um plano para a execução de outorgas de novos portos e terminais públicos e/ou privados, sendo que era responsabilidade da ANTAQ a elaboração do plano até a implementação da Lei nº 12.815, passando, então, a ser de responsabilidade da SEP sua elaboração. Deve ser elaborado de acordo com as diretrizes do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e os Planos Masters (SILVA, 2013).

Outro plano relevante é o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ) instituído pela Portaria nº 414/2009/SEP que o define como

Instrumento de planejamento da Administração Portuária que visa, no horizonte temporal, considerando o ambiente social, econômico e ambiental, o estabelecimento de estratégias e de metas para o desenvolvimento racional e a otimização do uso de áreas e instalações no porto organizado (Portaria nº 414/2009/SEP).

Devido ao aumento nas movimentações portuárias, o Governo optou por revisar o planejamento do setor. Até a publicação da nova Lei 12.815/2013, o planejamento era realizado por cada Autoridade Portuária e, a partir do sancionamento da Lei, a Secretaria de Portos (SEP) ficou sendo a responsável pela elaboração do planejamento, devendo englobar os acessos portuários, infraestrutura e desenvolvimento urbano. Assim, a Secretaria criou o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), “[...] ferramenta de apoio a tomada de decisões e busca de resultados para os problemas provocados pela falta de uma estrutura uniforme na

divisão clara de tarefas e responsabilidades entre entidades públicas e privadas” (MESQUITA, 2014, s.p.).

Para melhor execução do PNLP, em sua primeira fase, foram criados planos estratégicos (Master Plans) para cerca de 15 portos públicos considerados significativos nacionalmente. Esses planos são compostos de mecanismos que auxiliam na gestão e expansão dos portos através da análise das operações, identificação das necessidades de investimentos e análise de concorrência do porto no setor (Secretaria dos Portos, 2014).

Segundo a Secretaria dos Portos (2014), além dos Decretos, Leis e Planos já citados, outros mecanismos foram criados para desenvolver o setor portuário. Esses mecanismos que contribuem para o melhoramento das operações portuárias são:

- a) Porto Sem Papel – sistema informativo que reúne em uma única fonte as informações e documentações referentes às análises e liberações de mercadorias;
- b) Porto 24 horas – ações para que não haja interrupção das operações dos órgãos federais atuantes nos portos marítimos, sem necessidade de investimentos em infraestrutura;
- c) *Vessel Traffic Management Information System* (VTMIS) – sistema de auxílio eletrônico que promove a monitoração do tráfego aquaviário;
- d) PortoLog – Cadeia Logística Portuária Inteligente – tem como objetivo impedir a formação de filas de caminhões nos portos.

Um importante mecanismo de investimento portuário foi o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), um programa criado em 2007 tendo como objetivo incentivar o crescimento nacional. A meta era de que fossem retomados investimentos em setores estruturantes do país como infraestrutura social, urbana, logística e energética. O programa contribuiu para o aumento da oferta de empregos, para a geração de renda e para a elevação de investimentos públicos e privados em infraestrutura. Em 2011, foi iniciada a segunda fase do programa (PAC2), que buscou aprimoramento da primeira fase e mais recursos e parcerias (PAC, 2014).

No quadro 14 são apresentados alguns investimentos realizados pelo PAC 2. Nos portos de Itajaí, Rio de Janeiro e Vitória foram investidos em torno de R\$ 334 milhões em obras de dragagem, que permitem que navios maiores possam atracar nesses portos. Enquanto que no Porto de Rio Grande foram investidos R\$ 462

milhões para ampliação dos molhes, que são paredes de pedras utilizadas para proteger o canal de acesso dos navios aos portos.

Quadro 14: Investimentos PAC 2 em milhões de reais - Obras concluídas – Julho a Setembro de 2011

Investimentos PAC 2 em milhões - Obras concluídas		
Porto Itajaí	Dragagem de aprofundamento do acesso aquaviário	R\$ 68,30
Porto do Rio de Janeiro	1ª fase da dragagem de aprofundamento no acesso aquaviário	R\$ 160,79
Porto do Rio de Janeiro	1ª fase do projeto Porto Sem Papel*	
Porto de Rio Grande	Ampliação dos molhes	R\$ 462,40
Porto de Santos	1ª fase do projeto Porto Sem Papel*	
Porto de Vitória	Dragagem e aprofundamento do canal interno	R\$ 105,30

* Valor total das ações nesses portos: R\$ 22 milhões

Fonte: PAC, 2014a.

No quadro 15 pode-se verificar o total de investimentos públicos realizados no setor de transportes. Conforme o gráfico, o setor aquaviário foi o setor que menos recebeu investimentos no período, sendo que somente em 2005 o investimento no setor aquaviários superou o investimento no setor ferroviário. Os investimentos apresentaram crescimento em todos os setores, com exceção do setor aquaviário. O investimento no setor rodoviário cresceu 223,79%, o investimento no setor ferroviário cresceu 1076,74%, em outros setores o crescimento foi de 773,59%, enquanto que o investimento no setor aquaviário diminuiu em 54,12% no período de 2005 a 2013.

Quadro 15: Investimento/Inversões financeiro públicos realizados* entre 2005 e 2013 em R\$ mil

	Setor Rodoviário	Setor Ferroviário	Setor Aquaviário	Outros setores	TOTAL
2005	2.693.856	230.172	287.506	474.958	3.686.492
2006	4.187.807	333.816	308.557	651.298	5.481.478
2007	4.890.076	519.163	336.955	1.133.496	6.879.690
2008	5.279.601	918.212	384.824	1.349.565	7.932.202
2009	7.832.113	998.385	504.943	2.366.577	11.702.018
2010	10.975.044	2.544.059	313.342	2.683.971	16.516.416
2011	10.269.579	1.767.350	127.793	2.810.495	14.975.217
2012	9.279.619	1.080.864	89.363	5.012.115	15.461.961
2013	8.722.403	2.708.528	131.908	4.149.188	15.712.027
TOTAL	64.130.098	11.100.549	2.485.191	20.631.663	

*Realizado = Rap liquidado no exercício + Empenhos líquido

Fonte: Ministério dos Transportes, 2014a.

O setor aquaviário apresentou crescimento de investimentos até o ano de 2009, quando então, eles passaram a cair, e cresceram novamente em 2013, mas sem alcançar o valor do investimento empregado no início do período. O setor aquaviário recebeu apenas 2% de todo o investimento realizado, enquanto que os setores rodoviário e ferroviário representaram 77% de todo o investimento. O investimento no setor aquaviário é baixo em comparação a todos os outros setores, que chegam a receber um investimento 90% maior.

O quadro 16 apresenta os investimentos realizados pelo BNDES entre 2005 e 2013 no transporte aquaviário. No ano de 2005, o desembolso realizado pelo BNDES para o setor aquaviário era de R\$ 421 milhões, sendo que no final do período analisado esse valor passou para R\$ 2.206 milhões, isso representa um crescimento de 423% no período. Em 2012, ocorreu o maior desembolso do banco, cerca de R\$ 2.222 milhões investidos no setor.

Quadro 16: Investimentos do BNDES no transporte aquaviário em R\$ milhões entre 2005 e 2013

Investimentos do BNDES no transporte aquaviário em milhões				
	Desembolso ¹	Aprovação ²	Enquadramento ³	Consulta ⁴
2005	R\$ 421,70	R\$ 600,80	R\$ 2.467,90	R\$ 2.356,50
2006	R\$ 476,90	R\$ 585,30	R\$ 5.946,30	R\$ 6.876,80
2007	R\$ 707,60	R\$ 3.661,10	R\$ 1.403,40	R\$ 957,90
2008	R\$ 661,50	R\$ 1.135,40	R\$ 3.236,80	R\$ 3.572,00
2009	R\$ 914,80	R\$ 1.454,10	R\$ 4.240,70	R\$ 4.060,80
2010	R\$ 1.565,30	R\$ 7.846,80	R\$ 5.801,10	R\$ 7.442,10
2011	R\$ 1.980,90	R\$ 329,80	R\$ 823,10	R\$ 930,50
2012	R\$ 2.222,80	R\$ 4.789,20	R\$ 5.014,90	R\$ 10.438,90
2013	R\$ 2.206,40	R\$ 1.392,80	R\$ 960,30	R\$ 1.089,00

¹Liberação dos recursos do Sistema BNDES

²Autorização do Sistema BNDES para apoio financeiro

³Pré-avaliação da adequação do pedido de apoio financeiro às políticas operacionais

⁴Encaminhamento do pedido de apoio financeiro ao Sistema BNDES

Fonte: BNDES, 2014.

Além dos valores desembolsados, ainda há os valores de investimento aprovados, enquadrados e consultados. Foram aprovados R\$ 21,7 milhões, ou seja, esse valor já foi aprovado necessitando apenas ser liberado, e os valores de enquadramento e consulta, chegam a soma de R\$ 67,6 milhões. Os valores já desembolsados pelo BNDES representam 11,10% do total, os valores já aprovados

para investimento representam 21,67%, e os valores pré-avaliados e encaminhados, representam 67,23% do valor total de investimentos realizados e em análise.

No quadro 17 são apresentados as obras realizadas nos portos e o respectivo investimento correspondente a cada uma delas. Observa-se que o Porto de Rio Grande foi o porto que recebeu o menor investimento, R\$ 84 milhões para a construção de 1.125 metros de cais, enquanto que o Porto de Itajaí, considerado um porto de médio porte, recebeu R\$ 51 milhões a mais de investimento para o reforço e alinhamento de 500 metros de um único berço. O Porto de Santos foi o porto que mais realizou melhorias e, portanto, recebeu maiores investimentos, chegando a soma de R\$ 687 milhões de reais de investimento.

Quadro 17: Obras de acesso terrestre executadas pela SEP/PR

	OBRA	INÍCIO DA OBRA	PREVISÃO DA CONCLUSÃO	INVESTIMENTO	STATUS
Porto de Vitória	Estrutura contínua, com 270 metros de comprimento e com berço 207 com plataforma de 4 mil metros quadrados; ampliar a retroárea em 9 mil metros quadrados.	14/07/2014	14/07/2016	R\$ 140 milhões	-
Porto de Itajaí	Alinhamento e reforço do berço 4, comprimento de 490 metros.	20/02/2014	20/08/2015	R\$ 135 milhões	-
Porto de Rio Grande	Modernização do cais público do Porto Novo do Porto do Rio Grande, com a construção de 1.125 metros de cais.	30/07/2014	30/07/2016	R\$ 84 milhões	-
Porto de Santos	Reforço e restauração das estruturas do cais entre os armazéns 12 A ao 23 (1.750 metros), permitindo alteração da cota dos berços de -10m para -15m.	-	-	R\$ 200 milhões	Aguardando decisão da 4ª Vara Federal de Santos para dar continuidade à licitação
Porto de Santos	Reforço e recuperação da infra e superestrutura dos píeres e ponte de acesso, inclusive tubovias, para permitir dragagem para a profundidade de 15m.	06/08/2013	31/05/2015	R\$ 52 milhões	
Porto de Santos	Construção de dois píeres de atracação e respectivas pontes de acesso na Ilha do Barnabé	20/04/2011	-	R\$ 120 milhões	Obras civis do Píer 1 concluídas em 15/08/2012; aguardando emissão de Licença de Instalação para início das obras do Píer 2.
Porto de Santos	Alinhamento do Cais de Outeirinhos – Construção de 1.282 metros de cais com larguras variáveis para promover o alinhamento do cais existente em frente às instalações da Marinha do Brasil, Terminal de Grãos e de Passageiros, a fim de otimizar a atracação de embarcações de grande porte.	31/08/2012	30/12/2015	R\$ 315 milhões	Concluído um trecho com 511 metros (meta Copa 2014) em 28/04/2014

Fonte: SEP, 2014.

No subcapítulo a seguir, é realizada uma análise da competitividade do Porto de Rio Grande. Essa análise é feita a partir de comparações da infraestrutura, das movimentações e investimentos do Porto de Rio Grande com os demais portos analisados.

4.3 COMPETITIVIDADE DO PORTO DE RIO GRANDE

A competitividade é relevante, pois faz com que as empresas, pessoas, entidades, entre outros, busquem oferecer a maior eficiência em um serviço e/ou produto. Com os portos não é diferente, eles também competem entre si na busca de clientes, mesmo sendo de um mesmo país ou região. As mudanças ocorridas nos últimos anos também modificaram as demandas. Assim, os portos também precisaram mudar para manterem-se no mercado e serem competitivos. Nesse sentido, foram utilizadas a infraestrutura, as movimentações e os investimentos portuários para analisar se o Porto de Rio Grande é competitivo perante os demais 5 portos analisados (MEDEIROS, 2005).

O Porto de Rio Grande é o único porto de porte grande que possui apenas um estado na sua hinterlândia primária. O porto de Itajaí também conta com um estado na sua hinterlândia primária¹⁶, mas é considerado um porto de porte médio, e os outros portos tem de 2 a 5 estados em sua hinterlândia primária. O mesmo ocorre na hinterlândia secundária¹⁷ do Porto de Rio Grande, que também conta com apenas um estado, os outros portos apresentam de 2 a 5 estados. Devido a isso, a competitividade do Porto de Rio Grande fica limitada, pois sua área de abrangência é menor do que qualquer um dos outros portos analisados neste estudo.

No que diz respeito à infraestrutura dos portos, o calado é um dos fatores mais relevantes. O calado de um porto determina o tamanho dos navios que ali podem atracar, quanto maior o calado, maior o navio e, conseqüentemente, maior quantidade de cargas transportadas pelo navio, maior movimentação. No porto de Rio Grande, o maior calado chega a 12,20 metros, que em comparação aos outros portos fica em 3º lugar. Portanto, na análise específica do calado de cada porto, o Porto de Rio Grande é competitivo. Como o calado maior permite navios maiores e, conseqüentemente, maiores cargas de mercadoria, a seguir é analisado o volume de movimentações em cada porto.

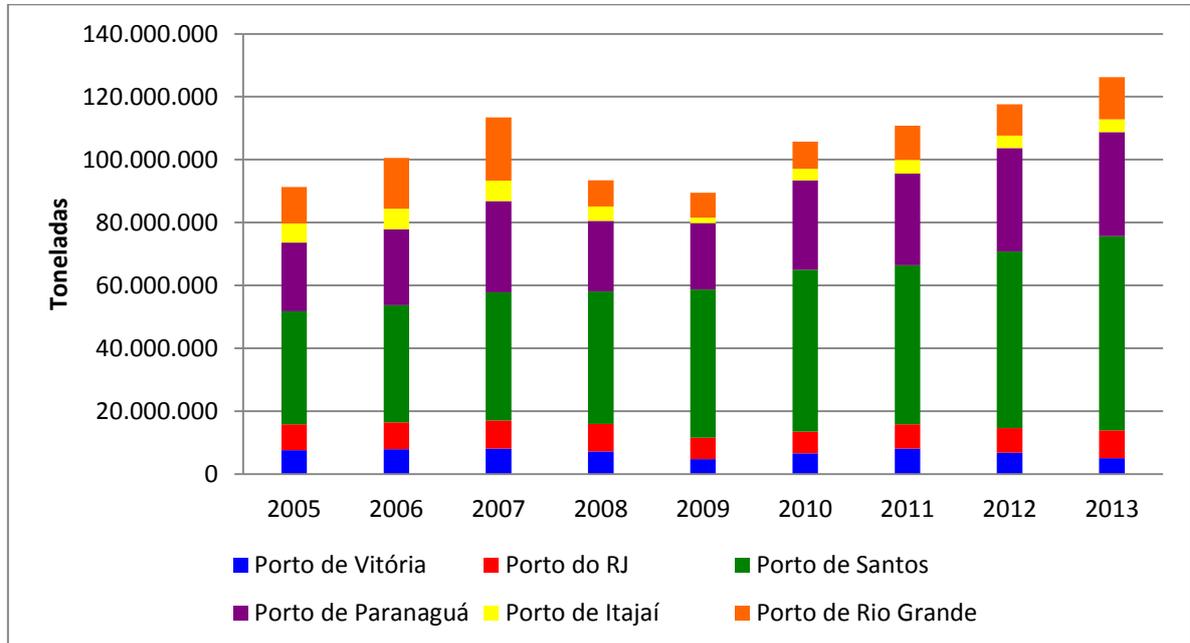
No gráfico 32 são apresentadas as movimentações totais dos portos no período entre 2005 e 2013. Conforme o gráfico, as movimentações no Porto de Rio Grande ocupa a terceira posição entre os portos analisados, ficando abaixo do Porto

¹⁶ Hinterlândia primária é o potencial gerador de cargas do porto ou sua área de influência terrestre. Fonte: PORTO SEM PAPEL, 2014.

¹⁷ Hinterlândia secundária é sua segunda área de influência terrestre. Fonte: PORTO SEM PAPEL, 2014.

de Santos e do Porto de Paranaguá. Comparando-se as movimentações totais de cargas com o tamanho dos calados de cada porto, pode-se dizer que o Porto de Rio Grande é competitivo perante os demais portos analisados.

Gráfico 32: Movimentações totais nos portos analisados entre os anos de 2005 e 2013 em toneladas

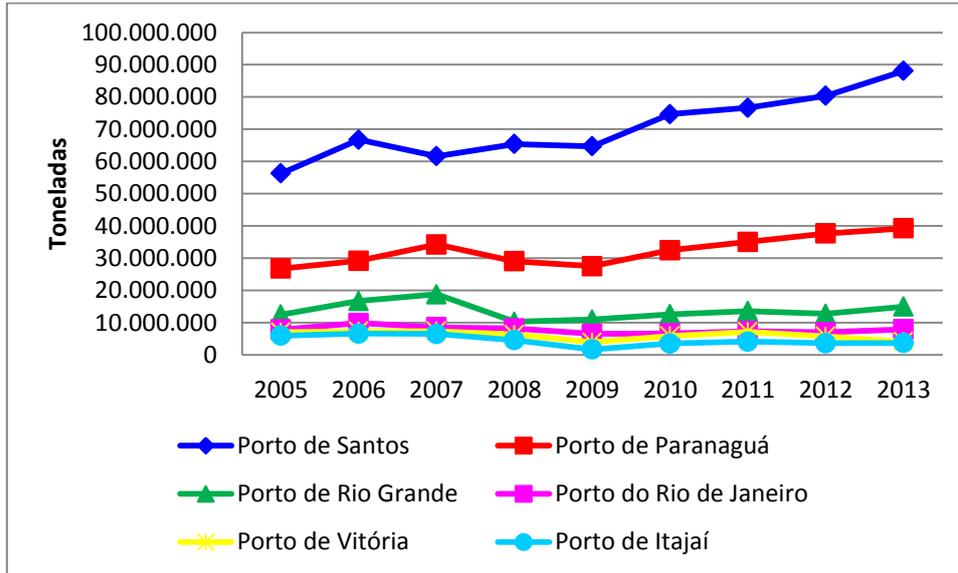


Fonte: ANTAQ, 2014.

No gráfico 33, têm-se as movimentações de longo curso por porto. A importância dessa análise dá-se pela relevância que a movimentação de longo curso tem para um país, já que este tipo de navegação é a ligação para trocas comerciais entre diversos países.

Nota-se que o Porto de Rio Grande está em terceiro lugar quanto às movimentações de longo curso, estando em concordância com a questão da infraestrutura tratada acima. Isso mostra que o porto é um dos principais meios de ligação com o comércio internacional, o que o torna relevante para o país, assim como para o Estado do RS.

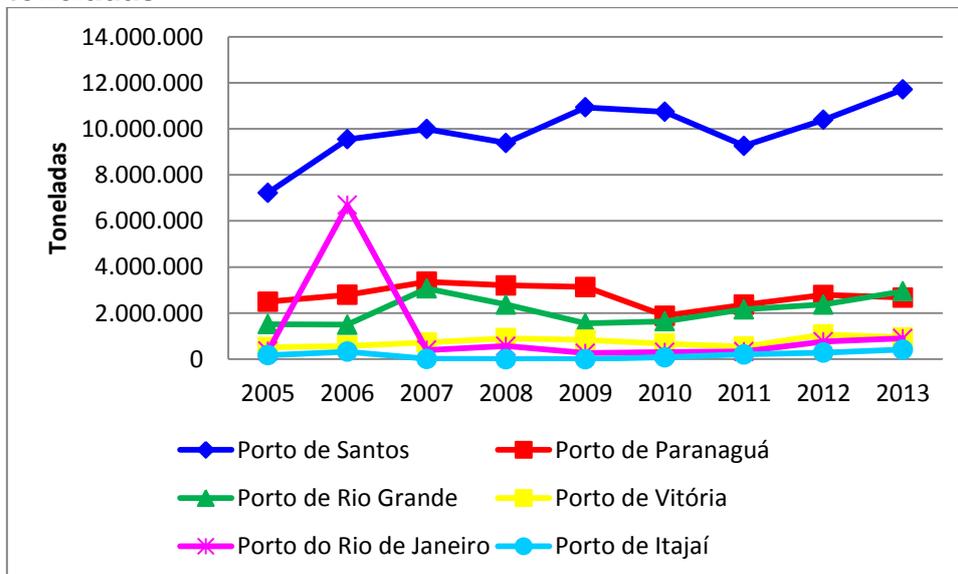
Gráfico 33: Movimentações por navegação de longo curso entre os anos de 2005 e 2013 em toneladas



Fonte: ANTAQ, 2014.

No gráfico 34, têm-se as movimentações de cabotagem por porto. Nota-se que o Porto de Rio Grande também está em terceiro lugar quanto às movimentações de cabotagem. Além desse tipo de movimentação ser importante quanto ao comércio exterior, é importante para as trocas comerciais nacionais, pois são as trocas que ocorrem entre municípios e regiões do Brasil através de seus portos e permitem rapidez para que se transportem cargas em longas distâncias no Brasil.

Gráfico 34: Movimentações por navegação de cabotagem entre 2005 e 2013 por toneladas



Fonte: ANTAQ, 2014.

Quanto aos investimentos, nota-se que estes são muito poucos no setor aquaviário. A maior parte de recursos destina-se dos setores rodoviários e ferroviários, que, apesar de todo o investimento realizado, encontram-se em situações precárias de uso. Enquanto isso, o setor aquaviário, apesar dos poucos investimentos, está em melhor situação do que aqueles dois setores.

Comparando-se as movimentações no Porto de Rio Grande, estas não condizem com os investimentos feitos no mesmo. Apesar de ocupar o terceiro lugar quanto às movimentações portuárias, ele foi um dos portos que menos recebeu investimentos. Até mesmo o Porto de Itajaí, que foi o porto com menores movimentações do período, recebeu mais investimentos do que o Porto de Rio Grande.

Em resumo, o porto de Rio Grande possui infraestrutura e movimentações adequados para ser competitivo. O que dificulta sua expansão e crescimento são os poucos investimentos realizados, sendo esses realizados em obras que não influenciam significativamente no aumento de potencial do porto.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O mundo está cada vez mais globalizado, o que significa que os países estão cada vez mais interdependentes entre si. Com isso, o comércio entre eles também aumenta, e são cada vez mais necessários meios que facilitem de maneira rápida e eficaz as trocas comerciais. Desse modo, os portos caracterizam-se como essenciais para o crescimento e desenvolvimento dos países, e a percepção de sua importância é determinante para um bom desempenho econômico.

Os sistemas portuários são muito ricos e capazes de influenciar nos mais diversos níveis de desenvolvimento de um município, Estado, região e/ou país. No caso brasileiro, o país possui uma vasta costa litorânea e portos com boa capacidade, o que lhe dá um grande potencial de exploração do transporte marítimo. O país poderia utilizar o transporte aquaviário para fomentar a economia nacional através de geração de empregos, fortalecimento do setor logístico, aumento de trocas comerciais, captação de divisas, por exemplo.

Mas, essa realidade é precária. O sistema portuário brasileiro é pouco explorado e/ou explorado de forma inadequada. Conforme visto no decorrer do trabalho, o setor de transportes marítimos é o setor que recebe os menores investimentos, sendo mais da metade dos investimentos investidos nos transportes rodoviário e ferroviário.

Apesar da situação atual enfrentada pelo setor portuário, este ainda movimenta cerca de 350 milhões de toneladas anualmente. Então, se fosse dada atenção ao setor e feitas investimentos e melhorias, tanto na estrutura física quanto na questão da diminuição da burocratização, agilidade em processos logísticos, o seu potencial seria muito mais alto do que é atualmente.

Diante disso, nota-se o quanto o sistema portuário de Rio Grande possui importância em âmbito regional, nacional e internacional. O volume de movimentações que ocorrem no porto são altas, sendo que o porto ficou na terceira posição dentre os portos analisados nesta questão. A grande movimentação de cargas gera crescimento na região, pois necessita investimentos em infraestrutura, melhorias nos cais, canais de acesso, equipamentos, dentre outros fatores, o que leva a geração de emprego e renda, além de atrair empresas para o local que atendem a demandas do porto.

O volume das movimentações do Porto de Rio Grande condiz com sua estrutura. Nessa questão, o porto também ficou na terceira posição dentre os demais

analisados. A estrutura é de suma importância para as movimentações portuárias, dando-se atenção principalmente acerca do tamanho do calado dos portos, pois quanto maior o calado, maiores são os navios que podem fazer atracação no porto, e, conseqüentemente, maiores são os volumes de cargas.

Apesar do Porto de Rio Grande dispor de uma boa estrutura e significativo volume de movimentações de cargas, os investimentos ainda são baixos. Como percebeu-se, o investimento no setor já é deficiente e, dentre os portos analisados, este foi o que menos recebeu investimentos. E esses investimentos, por sua vez, não foram para aumento de calado ou de profundidades. Um dos investimentos foi para ampliação dos molhes, não que o fato não seja relevante, dada as circunstâncias marítimas do porto, mas não são tão impactantes positivamente quanto os investimentos das obras dos outros portos. Maiores investimentos seriam justificados pelo volume de movimentações ocorridas no porto.

Inicialmente, acreditava-se que o porto não era competitivo, nem mesmo diante de portos como o de Itajaí, que é considerado um porto de médio porte. Ao decorrer do estudo, observou-se que o porto dispõe de estrutura, possibilitando movimentações de cargas volumosas, o que o tornaria competitivo perante os demais portos analisados. Apesar disso, ainda há poucos investimentos no porto, o que acaba travando o seu potencial de crescimento e expansão. Diante deste contexto, conclui-se que o Porto de Rio Grande têm potencial inexplorado, e que se dada mais atenção e investimentos, ele pode tornar-se um porto mais competitivo do que é atualmente.

Como objetivo geral tinha-se analisar a competitividade do Porto de Rio Grande e, para que esse objetivo fosse atingido foram utilizados objetivos específicos. O objetivo caracterizar o comércio exterior brasileiro e do Estado do RS foi desenvolvido no subcapítulo 2.1; os objetivos caracterizar o sistema portuário nacional e estadual e identificar as movimentações portuárias brasileiras e do Estado do RS foi respondido no subcapítulo 2.3; o objetivo caracterizar os principais portos do país, em especial o Porto de Rio Grande, considerando aspectos como as movimentações portuárias, investimentos, infraestrutura e a inovação portuária foi respondido nos subcapítulos do capítulo 4.

Sendo assim, propõe-se para estudos posteriores a análise dos Terminais de Uso Privativo. Estes tem um volume maior de movimentações do que os portos e recebem um volume maior de investimentos já que são gerenciados por entidades privadas. Poderia-se também, realizar um estudo sobre todos os portos e com dados

primários, que tornariam o trabalho mais rico em informações e detalhes. E, por fim, poderia-se investigar a competitividade dos portos analisando-se outros fatores que não estão presentes neste trabalho, como as tarifas de cada porto.

REFERÊNCIAS

AKABANE, Getúlio K.. Avaliação da competitividade global e o Porto de Santos. Disponível em: < <http://www.unisantos.br/mestrado/gestao/egesta/artigos/158.pdf>>. Acesso em: 16 ago 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/default.asp?> Acesso em: 02 jun. 2014.

_____. Assunto: Portos. Disponível em: < http://www.antaq.gov.br/Portal/Portos_PrincipaisPortos.asp>. Acesso em: 02 jun. 2014a.

_____. Anuário Estatístico Portuário 2009. Disponível em: < <http://www.antaq.gov.br/>>. Acesso em: 08 nov 2014b.

APRENDENDO A EXPORTAR. Assunto: Incoterms. Disponível em: < http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex/>. Acesso em: 03 set 2014.

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO (BNDES). Assunto: BNDES Transparente; Estatísticas Operacionais; Setor CNAE. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/BNDES_Transparente/Estatisticas_Operacionais/setor.html>. Acesso em: 01 nov 2014.

BARROS, Cristiane F. S. **Procedimentos para classificação de portos organizados brasileiros**. 2013. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

BAUMAN, Renato; CANUTO, Otaviano; GONÇALVES, Reinaldo. **Economia Internacional: teoria e experiência brasileira**. 5. reimp.. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino; SILVA, Roberto Da. **Metodologia científica**. 6. e.. São Paulo: Editora Pearson Prentice Hall, 2007.

COMPANHIA DOCAS DO ESPIRITO SANTO (CODESA). Disponível em: <<http://www.codesa.gov.br/site/OPorto/Hist%C3%B3ria/tabid/59/language/pt-BR/Default.aspx>>. Acesso: 30 ago 2014.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Disponível em: < <http://www.cnt.org.br/Paginas/index.aspx>> Acesso em: 21 maio 2014.

_____. **Pesquisa CNT do transporte marítimo 2012**. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/pesquisa_maritima_2012.pdf>. Acesso em: 21 maio 2014.

_____. **Plano CNT de transporte e logística**. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Paginas/Plano-CNT-de-Log%C3%ADstica.aspx>. Acesso em: 14 abr. 2014.

Decreto nº 4.333, de 12 de agosto de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4333.htm>. Acesso em: 16 ago 2014.

Decreto nº 4.554, de 27 de dezembro de 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4554.htm. Acesso em: 16 ago 2014.

Decreto nº 4.558, de 30 de dezembro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4558.htm>. Acesso em: 16 ago 2014.

Decreto S/No, de 16 de março de 2005. Disponível em: <
http://www.sintese.com/normas_list.asp?data=7%2F3%2F2005+9%3A23%3A22&ref=0&ato=30>. Acesso em: 23 ago 2014.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA - FEE. Disponível em:
<http://www.fee.rs.gov.br/>. Acesso em: 31 maio 2014.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2010.

KAUARK, Fabiana da Silva; MANHÃES, Fernanda Castro; MEDEIROS, Carlos Henrique. **Metodologia de Pesquisa**: um guia prático. Bahia: Editora Itabuna, 2010.

KRUGMAN, Paul R.; OBSTFELD, Maurice. **Economia Internacional**: teoria e política. 6. ed. São Paulo: Editora Pearson Addison Wesley, 2005.

LACERDA, Maicon. **O Gerenciamento dos Stakeholders: uma abordagem competitiva do sistema portuário**. 2013. Dissertação (Mestrado em Administração) – Curso de Mestrado Acadêmico em Administração, Programa de Pós-Graduação em Administração e Turismo, Universidade do Vale do Itajaí, Biguaçu, 2013.

LEI nº 8.630/1993. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm>. Acesso em: 23 ago 2014.

LEI nº 10.233, de 2001. Disponível em: <
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm>. Acesso em: 23 ago 2014.

LEI nº 11.610/2007. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Lei/L11610.htm>. Acesso em: 23 ago 2014.

MAIA, Jayme de Mariz; **Economia Internacional e Comércio Exterior**. 10. ed. São Paulo: Atlas, p. 71-73, 2006.

MAIA, Jayme de Mariz; **Economia Internacional e Comércio Exterior**. 10ª ed. São Paulo: Atlas, 2006.

MAYER, Giovanna. **Regulação portuária brasileira: uma reflexão sob a luz da análise econômica do direito**. 2009. Dissertação (Mestrado em Direito) – Setor de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

MEDEIROS, Aristófanos Dantas. **Fatores intervenientes na competitividade dos portos brasileiros: um estudo de caso no nordeste**. 2005. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Programa de Engenharia de Produção, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, [S.I.], 2005.

MEDIDA PROVISÓRIA 595, em 2012. Disponível em: <
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm>. Acesso em: 23 ago 2014.

MESQUITA, Patricia L. Programa Nacional de Dragagem (PND). Outubro 2014. Secretaria dos Portos. Assunto. Dragagem. Disponível em: <
<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnd>>. Acesso em: 09 jul 2014.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO - MDIC. Disponível em:
<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/index.php?area=5>. Acesso em: 17 jun. 2014.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Disponível em: < <http://www.transportes.gov.br/>> Acesso em: 25 maio 2014.

_____. Assunto: O Ministério; Relatórios Orçamentários. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/>>. Acesso em: 11 set 2014a.

PARKIN, Michael. **Economia**. 8. ed. São Paulo: Editora Pearson Addison Wesley, 2009.

PORTARIA nº 414/2009/SEP. Disponível em: < <http://pt.scribd.com/doc/145734026/SEP-Portaria-414-2009>>. Acesso em: 23 ago 2014.

PORTO AGENTE. Assunto: Portopedia. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/calado-73140/>>. Acesso em: 11 nov 2014.

PORTO ITAJAÍ. Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/>. Assunto: História. Acesso em: 10 out 2014.

PORTOS RIO. Disponível em: < <http://www.portosrio.gov.br/>>. Assunto: Portos do Rio. Acesso em: 06 set 2014.

PORTO RIO GRANDE. Disponível em: <<http://www.portoriogrande.com.br/site/index.php>>. Assunto: Sobre o porto. Acesso em: 13 set 2014.

PORTO DE SANTOS. Disponível em: < <http://www.portodesantos.com.br/>>. Assunto: Resumo Histórico. Acesso em: 04 out 2014.

PORTO SEM PAPEL. Disponível em: <<http://www.portosempapel.gov.br/sep/glossario-portuario>>. Assunto: Glossário Portuário. Acesso em: 04 out 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO GRANDE. Disponível em: <<http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/index.php/atrativos-turisticos/detalhes+1b3,,molhes-da-barra.html>>. Acesso em 01 dez 2014.

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC). Disponível em: < <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>>. Acesso em: 14 out 2014.

_____. Portos: Investimentos do PAC 2. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/i/1cad68a5>>. Acesso em: 14 out 2014a.

QUEIROZ, Lúcia M. A.. **A gestão pública e a competitividade de cidades turísticas: a experiência da cidade de Salvador**. 2005. Tese (Doutorado em Planificação Territorial e Desenvolvimento Regional) – Departamento de Geografia Física Y Analisis Geográfico Regional, Programa de Doctorado em Planificacion Territorial Y Desarrollo Regional, Universitat de Barcelona, Facultat de Geografia e História, Barcelona, 2005.

SECRETÁRIA ESPECIAL DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Disponível em: < <http://www.portosdobrasil.gov.br/>> Acesso em: 17 jun. 2014.

SENADO FEDERAL. Disponível em: < <http://www12.senado.leg.br/noticias/entenda-o-assunto/superavit>>. Acesso em 01 dez 2014.

SILVA, Christian Luiz. **Competitividade e estratégia empresarial: um estudo de caso da indústria automobilística brasileira na década de 1990**. 2001. Revista FAE, Curitiba, v.4, n.1, p.35-48, jan./abr. 2001.

SILVA, Clóvis L. Machado; FONSECA, Valéria Silva. **Competitividade Organizacional: uma Tentativa de Reconstrução Analítica**. 2010. RAC, Curitiba, Edição Especial 2010, art. 2, pp. 33-49.

SILVA, Diogo Piloni. **Proposta de modelo de planejamento para o setor portuário nacional face à Lei 12.815/13**. 2013. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Engenharia e Gestão Portuária) – Departamento de Engenharia Civil, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 5. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2004.