

PORTO DE SANTOS E DE MANZANILLO E SUA IMPORTÂNCIA NO DESENVOLVIMENTO ECONOMICO: UMA COMPARAÇÃO

Sonia Aparecida Mazetto

sonia.mazetto@fatec.sp.gov.br

Prof. Me. Sérgio Gonçalves

Fatec Itapetininga

RESUMO: O transporte marítimo tem grande importância para as operações de Comércio Exterior, tanto no Brasil quanto no México. A finalidade deste estudo foi elaborar uma comparação entre o porto de Santos, que é o mais importante do Brasil e o porto de Manzanillo, de grande relevância para o México, bem como mencionar os principais problemas apontados por usuários e órgãos responsáveis pelo setor. O estudo foi desenvolvido por meio de uma pesquisa exploratória, que assume a forma de revisão bibliográfica, realizada com base em material já elaborado. As fontes bibliográficas utilizadas constaram de livros e publicações periódicas. Conclui-se que o Brasil é realmente mais dependente do transporte marítimo no Comércio Exterior, inclusive devido à falta de eficiência dos demais modais, enquanto o México se concentra principalmente no transporte por via rodoviária, explorando a curta distância que o separa do principal parceiro de negócios, os EUA. Em relação aos problemas citados, tanto no caso do sistema portuário brasileiro quanto no caso do mexicano, os mesmos ocasionam ineficácia no transporte marítimo, gerando um acréscimo no valor dos produtos e reduzindo a competitividade. Desta forma faz-se imprescindível a reestruturação para evolução do setor frente à concorrência mundial, elevando assim a competitividade dos produtos nacionais e fomentando as exportações.

Palavras-Chave: Competitividade. Eficiência. Investimento. Sistema Portuário.

ABSTRACT: Maritime transport is of great importance for foreign trade operations, both in Brazil and in Mexico. The purpose of this study was to make a comparison between the port of Santos, which is the most important port in Brazil and the port of Manzanillo, of great relevance to Mexico, as well as to mention the main problems pointed out by users and agencies responsible for the sector. The study was developed through an exploratory research, which takes the form of a bibliographical review, based on material already elaborated. The bibliographical sources used consisted of books and periodicals. It is concluded that Brazil is actually more dependent on maritime transport in Foreign Trade, due to the lack of efficiency of other modalities, while Mexico concentrates mainly on road transport, exploring the short distance that separates it from the main Business, USA. In relation to the problems mentioned, both in the case of the Brazilian port system and in the case of the Mexican, they cause inefficiency in maritime transport, generating an increase in the value of products and reducing competitiveness. In this way, it is essential to restructure the industry in the face of global competition, thus increasing the competitiveness of domestic products and boosting exports.

Keywords: Competitiveness. Efficiency. Investment. Port System.

1 INTRODUÇÃO

Segundo Lira (ANO apud Oliveira, 2011), “Se os portos não tiverem custos razoáveis de administração, a entrada do país no mercado mundial será inevitavelmente prejudicada”. O Sistema Portuário é essencial para o desenvolvimento da economia dos países, havendo assim a necessidade de reduzir os custos para poder competir no mercado mundial. Os problemas que serão apontados a seguir em ambos os casos, resultam na ineficiência dos sistemas portuários e no custo logístico bastante significativo, o que conseqüentemente eleva o valor dos produtos brasileiros e mexicanos, tornando-os menos competitivos internacionalmente.

O presente artigo pretende mostrar as semelhanças e diferenças entre o Porto de Santos-Brasil e o Porto de Manzanillo-México e a sua importância para o Comércio Exterior e para a economia de cada país. Pretende-se ainda abordar as dificuldades do transporte marítimo, que é dependente de uma boa conexão com os demais meios de transporte, como o rodoviário e o ferroviário entre outros, além de analisar a importância da logística para que os produtos exportados tenham valor considerado competitivo.

2 SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO E MEXICANO

O sistema Portuário brasileiro é composto por 37 portos públicos, sendo 34 marítimos e três fluviais e 130 terminais de uso privado. Entre os públicos, 23 são administrados pelas Companhias Docas, onde o acionista majoritário é o governo federal e 14 são delegados, cuja responsabilidade é dos governos estaduais ou municipais. Já os portos fluviais e lacustres, são de responsabilidade do Ministério dos Transportes, movimentaram 931 milhões de toneladas de carga em 2013, sendo 338,3 milhões de toneladas (36,3%) movimentadas por Portos Públicos e 592,8 milhões (63,7%) pelos terminais de uso privado (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE 2014; ANTAQ, 2014).

As principais mercadorias movimentadas nos portos organizados foram: minério de ferro, soja, combustíveis e óleos minerais, açúcar, milho, fertilizantes e adubos, farelo de soja, produtos químicos orgânicos, plásticos e derivados e trigo. Essas mercadorias juntas representaram 68,4% da movimentação de cargas nos portos. Dentre os portos brasileiros, o de maior destaque é o Porto de Santos, que exerce um papel fundamental para o desenvolvimento econômico do país (ANTAQ, 2014).

Segundo Dantas (2013), o transporte marítimo em 2012 foi responsável por 80% (US\$ 371 bilhões) do fluxo de comércio, considerando-se o peso o percentual sobe para 95% (652 milhões de toneladas), das operações de comércio exterior que foram realizadas no Brasil. Nas exportações, 96% (525 milhões de toneladas) da carga embarcada para o exterior foi por via marítima e nas importações 90% (127 milhões de toneladas) das mercadorias entraram em território brasileiro por essa mesma via. São manejados todos os tipos de mercadorias através dos portos brasileiros, desde os produtos primários como minérios, petróleo, carnes, açúcar entre outros, até produtos de alto valor agregado como máquinas e equipamentos, eletroeletrônicos, veículos, alimentos processados. Desta forma, os portos são muito importantes para o comércio exterior no país. O comércio exterior representou no ano de 2012, aproximadamente 74% da movimentação portuária brasileira.

O Sistema portuário do México tem 102 portos e 15 terminais. Movimentou 288,6 milhões de toneladas de carga no ano de 2013, sendo 131,7 milhões de toneladas por portos do Pacífico e 156,9 milhões de toneladas por portos do Golfo do México. Os portos de Altamira, Lázaro Cardenas, Vera Cruz e Manzanillo são os mais importantes para a movimentação de cargas comerciais. Juntos movimentaram no ano de 2012 aproximadamente 65% da carga granel agrícola, 40% da carga granel mineral e 40% da carga geral do país. Entre os portos Mexicanos, o Porto de Manzanillo é o de maior destaque na movimentação de cargas containerizadas, também exercendo desta maneira um papel de destaque no desenvolvimento econômico mexicano (ADMINISTRACIÓN PORTUÁRIA INTEGRAL DE MANZANILLO, 2015; MEZA, 2014; SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, 2014).

Também passam pelos portos mexicanos diferentes tipos de mercadorias, produtos primários e produtos de alto valor agregado, entre os principais estão o petróleo e derivados, veículos e partes de veículos, granéis minerais, aparelhos mecânicos, caldeiras, peças, máquinas, materiais elétricos, ferro e aço. O transporte marítimo é o segundo meio de transporte mais utilizado no México, ficando atrás do rodoviário (INEGI, 2015).

3 O PORTO DE SANTOS E A SUA IMPORTÂNCIA PARA O COMERCIO EXTERIOR

O Porto de Santos foi inaugurado em 1982, com a administração da Companhia das Docas de Santos, em um bairro central do município de Santos. As operações no porto de Santos ligaram por via ferroviária a região da Baixada Santista ao Planalto Paulista e trouxeram melhorias para o transporte da região. O Porto foi utilizado no início para a comercialização de café, que era o principal produto agrícola do país, servindo assim de

incentivo para o comércio já que poderia transportar grandes quantidades de mercadoria com certa rapidez para a época e também para o desenvolvimento da cidade e do estado. Estrategicamente localizado em São Paulo, que é o maior centro de consumo, industrial, comercial e financeiro do Brasil, o porto oferece acesso direto de suas instalações aos modais rodoviários, ferroviários e dutoviários (PORTO DE SANTOS, 2015; SOTELO, 2011).

Desde a sua fundação, o porto passou por muitas transformações até os dias de hoje, sendo considerado atualmente o mais importante complexo portuário da América Latina e o primeiro na movimentação de containers. Em 2013, operou 3.445.879 TEUs (*Twenty-foot Equivalent Unit*, unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), apresentando um crescimento de 8,6% em relação ao ano anterior (A TRIBUNA, 2014).

O Porto de Santos foi responsável por 29,5% da movimentação total de cargas nos portos organizados do Brasil em 2013 e por 10,7% de toda a movimentação de cargas no país, com incremento de 10% em relação a 2012. A movimentação de cargas containerizadas teve um incremento de 8% no mesmo período e as principais mercadorias transportadas foram: plásticos e derivados, café e produtos químicos. Já o açúcar teve aumento de 16,8% e a soja 9,4% comparados ao ano de 2012 (ANTAQ, 2014).

O comércio internacional é um fator de prosperidade e de enriquecimento para os países que dele participam. Primeiro, porque eleva o padrão de vida; segundo, porque utiliza a capacidade ociosa da produção e, com o aumento do volume dessa produção, seus custos tendem a baixar; terceiro, porque incrementa o volume de emprego (GUDIN, 1972 *apud* OLIVEIRA, 2011).

4 PORTO DE MANZANILLO E A SUA IMPORTÂNCIA PARA O COMERCIO EXTERIOR

Em 1970 foi criada a Comissão Nacional Coordenadora de Portos e em 1971 a SEPORMAN (Empresa de Serviços Portuários de Manzanillo). A partir de então se iniciam os primeiros serviços portuários no local. O Porto de Manzanillo está localizado no Estado de Colima no México, na costa do Oceano Pacífico. A influência do porto alcança vários estados mexicanos e o Distrito Federal. O porto se configura como a principal porta de entrada de mercadorias containerizadas para o comércio exterior do México (ADMINISTRACIÓN PORTUÁRIA INTEGRAL DE MANZANILLO, 2015).

Em relação ao total de cargas movimentadas pelo porto nas operações de comércio exterior, foram 24,09 milhões de toneladas de cargas movimentadas ou 31,2% no ano de 2013, sendo que em relação às cargas containerizadas, movimentou-se 16,31 milhões de toneladas, o que equivale a aproximadamente 63% das cargas acondicionadas em contêineres da Região do Pacífico e aproximadamente 41% do movimento nacional por via marítima (MOVIMIENTO NACIONAL DE CARGA 2013, 2014).

Em 2013, operou 2.118.186 TEUs apresentando um crescimento de aproximadamente 6% em relação ao ano de 2012, sendo considerado com esse número o quarto maior porto contêiner da América Latina, no mesmo ranking que o Porto de Santos ocupa o primeiro lugar (SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, 2014; A TRIBUNA, 2014).

De acordo com o INEGI (2015), no ano de 2012 as exportações realizadas por via marítima representaram US\$ 97.706,5 milhões equivalentes a 26,35% das exportações realizadas no período e as importações por via marítima um montante de US\$ 107.262 milhões equivalentes a 28,93% enquanto por transporte rodoviário foram realizadas 56,26% das exportações e 51,37% das importações. No ano de 2013 as exportações realizadas por via marítima representaram US\$ 93.913,5 milhões equivalentes a 24,71% das importações realizadas. Deve-se considerar neste contexto que os EUA são o principal destino das exportações do México e também o país que mais vende seus produtos para os mexicanos, representando 79,7% das exportações e 49,1% das importações. Essa dependência do México em relação aos EUA propicia uma maior utilização do transporte rodoviário devido à proximidade entre os dois países. No transporte ferroviário, devido à diferença de bitolas em ambos os países, não é possível que os comboios possam passar para o outro lado da fronteira.

5 PRINCIPAIS PROBLEMAS DOS PORTOS

Conforme Barboza (2014), em pesquisa realizada pelo Instituto Ilos, os principais problemas apontados pelos usuários do sistema portuário do Brasil são os seguintes:

- A burocracia no transporte marítimo brasileiro, que é caracterizada pela exigência de grande quantidade de documentos e pela verificação desses documentos, tanto por órgãos reguladores como por órgãos anuentes;
- A saturação dos portos brasileiros, como no caso do Porto de Santos, onde os caminhões ficam horas ou até mesmo dias esperando para embarcar ou desembarcar as mercadorias;
- A falta de acessos rodoviários que não utilizem as vias urbanas, o engarrafamento de veículos de carga, as rodovias em péssimo estado de conservação e a falta de segurança;

- O custo portuário, que engloba as despesas com manuseio de carga, utilização de equipamentos e instalações portuárias, documentos, deslocamento dos navios, taxas, serviços de praticagem e rebocadores entre outros;
- A deficiência na infraestrutura de armazenagem, ou seja, a falta de espaço e o déficit na capacidade de armazenagem das mercadorias. A demora na liberação das mercadorias, em consequência da grande quantidade de documentos exigidos e da verificação das mercadorias, procedimentos que dependem da atuação de diferentes órgãos públicos;
- Os custos com demurrage, que é a demora na carga ou descarga de mercadorias, fazendo com que a empresa responsável ultrapasse desta forma o tempo de atracação reservado para estes procedimentos, tendo que pagar mais por esse tempo extra;
- A lentidão na atuação de agentes públicos envolvidos no transporte marítimo, para análise, verificação e liberação das mercadorias;
- A demora entre a saída de um navio e a atracação do navio seguinte, que se deve principalmente a escassez de mão-de-obra dos práticos e a defasagem dos equipamentos disponíveis nos portos;
- O acesso ferroviário, que se deve à precária situação das ferrovias no país, as quais necessitam de expansão e modernização para tornar-se eficiente;

Em relação aos portos mexicanos, os problemas mencionados foram infraestrutura insuficiente para atender a demanda atual e futura, falta de coordenação entre os setores públicos e privados, falta de uma política que estimule os investimentos privados no setor portuário, falta de planejamento a longo prazo no setor, falta de conectividade dos portos com outros modais de transporte e com o mercado regional, falta de reservas territoriais para ampliação e desenvolvimento dos portos, falta de capacidade portuária para receber os grandes navios, pois a profundidade do calado de grande parte dos portos mexicanos é pequena, infraestrutura para carga containerizadas insuficiente devido ao amplo crescimento desse tipo de carga, necessidade de aumento do número de terminais especializados para cruzeiros, o alto custo portuário em conjunto com a baixa produtividade dos serviços (WYMAN, 2009; MÉXICO, 2014).

Em virtude de não haver um comparativo entre os dois portos, que tenha sido realizado por um mesmo autor, é difícil estabelecer uma ligação entre os problemas citados, sendo que

os problemas do Porto de Santos são de caráter operacional e os do Porto de Manzanillo de caráter estrutural.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclui-se que o transporte marítimo exerce grande influência em relação ao Comércio Exterior no caso dos dois países. No Brasil, devido aos problemas encontrados também na infraestrutura dos demais meios de transporte, o transporte marítimo é o mais utilizado chegando a movimentar cerca de 931 milhões de toneladas de carga em 2013 contra cerca de 288,6 milhões de toneladas no México. Constata-se que o Brasil é totalmente dependente do transporte marítimo para importações e exportações. Já o México devido à proximidade com os EUA, que é o seu maior parceiro comercial, depende mais do transporte rodoviário. É necessária uma reestruturação do setor portuário dos dois países, realizada preferencialmente de forma simultânea pelos setores públicos e privados devido à exigência de grandes investimentos para modernização, abrangendo obras em canais, reparo de equipamentos existentes e compra de equipamentos novos, mais eficientes, para que possam evoluir e competir igualmente no mercado internacional.

REFERÊNCIAS

ADMINISTRACIÓN PORTUÁRIA INTEGRAL DE MANZANILLO, 2015. **Informacion-general. Disponível** em: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020207/informacion-general>. Acesso em: 22 dez. 2014.

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Boletim anual de movimentação de cargas 2013. **Análise da movimentação de cargas nos portos organizados e terminais de uso privado.** Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/Anuarios/Anuario2013/Tabelas/AnaliseMovimentacaoPortuaria.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2014.

A TRIBUNA. **Porto de Santos recupera 1ª posição entre portos da América Latina. 2014.** Disponível em: <http://www.tribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto%26mar/porto-de-santos-recupera-1a-posicao-entre-portos-da-america-latina/?cHash=ce5627ee3035c14bbff38374ef96c7e>. Acesso em: 15 dez. 2014.

BARBOZA, M.A.M. Revista Portuária Economia e Negócios. **A ineficiência da infraestrutura logística do Brasil. 23/09/2014.** Disponível em: <http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/16141>. Acesso em: 15 dez. 2014.

CODEBA - COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA. 2014. **Sistema Portuário Brasileiro.** Disponível em: <http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodoba/pt-br/site.php?secao=sistemaportuariobrasileiro>. Acesso em: 15 dez. 2014.

DANTAS, R.S. **A importância dos portos para o comércio exterior brasileiro**. 2013. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/atividade/materia/getPDF.asp?t=124363&tp=1>. Acesso em: 10 dez. 2014.

INEGI- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFIA. 2015. Disponível em: http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/continuas/economicas/exterior/mensual/ece/bcmm.pdf. Acesso em: 15 dez. 2014.

MÉXICO, **Decreto por el que se aprueba el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018**. Decreto publicado em el Dario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2013. Disponível em: http://www.senado.gob.mx/comisiones/desarrollo_regional/docs/PNI_2014-2018.pdf. Acesso em: 12 maio 2015.

MOVIMIENTO NACIONAL DE CARGA. 2013. Disponível em: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2013/Anuario/Anuario2013.html. Acesso em: 10 jan. 2015.

OLIVEIRA, C.T. **Modernização dos Portos**. 5^o. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011. 330 p.

PORTO DE SANTOS. 2014. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/historia.php>. Acesso em: 20 dez. 2014.

SOTELO, L. **Porto de Santos: 119 anos de história e muito futuro**. **Jornal Costa Norte**. 2011. Disponível em: <http://www.beachco.com.br/v2/entrevista/porto-de-santos-119-anos-de-historia-e-muito-futuro.html>. Acesso em: 14 fev. 2015.

WYMAN, O. **Políticas Públicas para el desarrollo del Sistema Portuario Nacional**. 2009. Disponível em: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec/oliver%20wyman.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2015.