

UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA - UNISUL

TIANA FERNANDA CARMINATI

**LOGÍSTICA BRASILEIRA DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO: CENÁRIO E
INVESTIMENTOS ATUAIS**

**FLORIANÓPOLIS
2013**

TIANA FERNANDA CARMINATI

**LOGÍSTICA BRASILEIRA DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO: CENÁRIO E
INVESTIMENTOS ATUAIS**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado
para obtenção do grau de Bacharelado do curso
de Relações Internacionais da Universidade do
Sul de Santa Catarina, UNISUL.

Orientadora temática: Prof^a. Ma. Rejane
Roecker

**FLORIANOPOLIS
2013
TIANA FERNANDA CARMINATI**

LOGÍSTICA BRASILEIRA DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO: CENÁRIO E INVESTIMENTOS ATUAIS

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela
Banca Examinadora para obtenção do Grau de
bacharel, no Curso de Relações Internacionais
da Universidade do Sul de Santa Catarina,
UNISUL, com Linha de Pesquisa em Comércio
Exterior

Florianópolis, 30 de Outubro de 2013.

BANCA EXAMINADORA

Professora Rejane Roecker, Ma. – Orientadora

Profa. Rosa Beatriz Madruga Pinheiro

Prof. José Ricardo Tavares

**Dedico este trabalho aos meus pais, que por
eles consegui chegar onde estou.**

AGRADECIMENTOS

Antes de tudo, agradeço a Deus, pelos momentos de fraqueza onde ajudou a me reerguer. Pelas pessoas que perdi no período de realização deste trabalho. Por, às vezes querer jogar tudo para o alto e lembrar que essas pessoas estão torcendo por mim e estão felizes por cada vitória.

Quando comecei este trabalho achei que seria mais fácil, mas para mim, foi uma superação. Foram horas chorando sentada em frente ao computador sem nem ao menos conseguir digitar uma palavra. Foi a pressão que eu mesma me colocava pra terminar logo.

Agradeço à minha orientadora, por me ajudar a ter foco, concentração, a realizar o trabalho e pela paciência dela, é claro.

A minha mãe e minha irmã, agradeço por elas simplesmente existirem na minha vida, e isso me faz cada dia mais forte para lidar com todas as conquistas e todos os problemas.

Dizer obrigada é pouco ao meu noivo que foi a pessoa mais extraordinária nesse processo todo. Mesmo morando em estados diferentes, ele enfrentou tudo junto comigo. Me deu forças e foco quando eu precisei. E me ajudou muito .

Mas quem eu quero mais agradecer é ao meu pai. Ele me ensinou que estudar é importante para conquistar o mundo. Ao meu pai, meu exemplo, muito obrigada!

RESUMO

CARMINATI, Tiana Fernanda. **Logística Brasileira de Escoamento da Produção: Cenário atual e investimentos necessários para o setor.** 2013. 70p. Orientadora: Rejane Roecker, Msc. Trabalho de Conclusão do Curso de Relações Internacionais. Universidade do Sul de Santa Catarina – UNISUL. Florianópolis – SC.

Este trabalho mostra a situação atual de infraestrutura de portos, aeroportos, hidrovias, ferrovias e rodovias no Brasil. Com o crescimento da exportação, exige-se cada vez mais qualidade e baixos custos na logística, integrando modais de transporte para facilitar o escoamento da produção. Desta forma, o estudo apresentará os modais de transporte e os investimentos necessários nesse setor para desenvolvimento da logística. Para o alcance dos objetivos propostos, foi utilizada a metodologia descritiva, qualitativa e pesquisa bibliográfica, que consiste na identificação e descrição do assunto abordado, a partir de material já elaborado anteriormente, constituído por livros e artigos. Os tópicos abordados na fundamentação foram globalização, comércio exterior, importação, exportação, classificação de mercadorias, sistema integrado de comércio exterior, logística, a logística no Brasil e modais de transporte, além da descrição do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, apresentando seus eixos e investimentos no setor de transportes. Como resultado da análise conclui-se que o Brasil possui muitas obras de infraestrutura e desenvolvimento no setor de transportes, os integrando para facilitar o escoamento das mercadorias exportadas e a entrada das mercadorias importadas.

Palavras-chave: Modais de transporte. Logística. Programa de Aceleração do Crescimento.

ABSTRACT

This paper shows the current status of infrastructure of ports, airports, waterways, railways and highways in Brazil. With export growth, it requires increasingly higher quality and low cost in logistics, integrating transportation modes to facilitate the flow of production. Thus, the present study will show modes of transportation and the necessary investments in this sector for development of logistics. To achieve the objectives, the methodology used was descriptive and qualitative literature, which consists in the identification and description of the subject, from material already prepared previously, consisting of books and articles. Topics covered in the grounds were globalization, trade, import, export, classification of goods, integrated system of foreign trade, logistics, logistics in Brazil and modes of transportation, beyond the description of the Growth Acceleration Program - PAC, presenting their axes and investments in the transports. As analysis results it is concluded that Brazil has many works of infrastructure and development in the transport sector, integrating them to facilitate the flow of goods exported and the entry of imported goods.

Keywords: Transportation Modes. Logistics. Growth Acceleration Program.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Fluxograma do Processo básico de Importação de Bens	25
Figura 2 - Portos no Brasil.....	38
Figura 3 - Rodovias – Região Norte	51
Figura 4 - Rodovias - Região Nordeste	51
Figura 5 - Rodovias - Região Sul	53
Figura 6 - Rodovias - Região Sudeste	54
Figura 7 - Rodovias - Região Centro-Oeste	55
Figura 8 - Expansão da Malha Ferroviária	56
Figura 9 - Principais obras de infraestrutura portuária	57
Figura 10 - Obras e Concessões de aeroportos.....	58
Figura 11 - Hidrovias	59
Figura 12 – Resultados Oitavo Balanço Geral do PAC	62

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Balança Comercial Brasileira – 2003	68
Tabela 2 - Balança Comercial Brasileira – 2012	68

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Eixos do PAC	41
-------------------------------	----

LISTA DE SIGLAS

Siscomex	Sistema Integrado de Comércio Exterior
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PIB	Produto Interno Bruto

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 EXPOSIÇÃO DO TEMA E PROBLEMA.....	13
1.2 OBJETIVOS	15
1.2.1 Objetivo geral	15
1.2.2 Objetivos específicos.....	16
1.3 JUSTIFICATIVA	16
1.4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	17
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	19
2.1 GLOBALIZAÇÃO.....	19
2.2 COMÉRCIO EXTERIOR	20
2.2.1 Importação	22
2.2.2 Exportação.....	27
2.3 LOGÍSTICA	29
2.3.1 A Logística no Brasil.....	31
2.3.2 Transportes.....	32
2.3.3 Modais de Transporte.....	33
2.3.3.1 Transporte rodoviário	34
2.3.3.2 TRANSPORTE FERROVIÁRIO	35
3 DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA.....	40
3.1 PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC).....	40
3.2 EIXOS DO PAC.....	42
3.3 CIDADE MELHOR	43
3.3.2 Prevenção em áreas de risco	43
3.3.3 Pavimentação	43
3.3.4 Mobilidade Urbana	44
3.4 COMUNIDADE CIDADÃ	44
3.4.1 Unidades de Pronto Atendimento (UPA).....	44
3.4.2 Unidade Básica de Saúde (UBS).....	45
3.4.3 Creches e Pré- Escolas.....	45
3.4.4 Quadras Esportivas nas Escolas.....	46
3.4.5 Centro de Artes e Esportes Unificados	46
3.4.6 Centro de Iniciação ao Esporte (CIE).....	46

3.5 MINHA CASA MINHA VIDA	47
3.5.1 Minha Casa Minha Vida.....	47
3.5.2 Urbanização de Assentamentos Precários	47
3.5.3 Financiamento Habitacional – SBPE	47
3.6 ÁGUA E LUZ PARA TODOS.....	47
3.6.1 Luz para todos	48
3.6.2 Água em áreas urbanas	48
3.6.3 Recursos Hídricos.....	48
3.7 ENERGIA	48
3.7.2 Transmissão de Energia Elétrica	49
3.7.3 Combustíveis Renováveis	49
3.7.4 Petróleo e Gás Natural	49
3.7.5 Geologia e Mineração	50
3.7.6 Revitalização da Indústria Naval	50
3.8 TRANSPORTES	50
3.8.1 Rodovias	50
3.8.3 Portos.....	56
3.8.4 Aeroportos	57
3.8.5 Hidrovias	59
3.8.6 Equipamentos para estradas vicinais	60
3.9 ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS NA LOGÍSTICA BRASILEIRA DE ESCOAMENTO DE PRODUÇÃO	60
3.9.1 Resultados	61
3.9.1.1 Ferrovias	62
3.9.1.2 Rodovias	63
3.9.1.3 Portos.....	64
3.9.1.4 Aeroportos.....	65
3.9.1.5 Hidrovias	65
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	67
REFERÊNCIAS.....	69

1 INTRODUÇÃO

Este projeto tem por objetivo conhecer o cenário atual da infraestrutura no Brasil em relação aos portos, aeroportos, ferrovias e rodovias, como também, os projetos e financiamentos que o Governo Federal está realizando nesse setor, para viabilizar o escoamento das mercadorias exportadas e a entrada das mercadorias importadas, de modo a reduzir os custos totais e contribuir para que as empresas nacionais concorram de igual para igual com os grandes *players* mundiais.

1.1 1.1 EXPOSIÇÃO DO TEMA E PROBLEMA

O Brasil se encontra em um excelente momento. O Produto Interno Bruto (PIB) está entre os dez maiores do mundo, sendo seu mercado interno um dos mais dinâmicos da economia global. O país passou a contar com um mercado de mais de 100 milhões de consumidores, graças a um ambicioso programa de distribuição de renda e inclusão social, tendo um enorme potencial de crescimento. Além disso, possui um parque industrial moderno com uma ampla produção, de veículos a aeronaves e máquinas sofisticadas. (BRASIL, 2013)

O grande desafio da economia do Brasil é superar os efeitos recessivos da grande crise de 2008, que abalou a estrutura financeira do país. Este novo ciclo da economia exige ampliação ainda maior dos investimentos em logística e energia.

As obras de infraestrutura realizadas não foram suficientes para acompanhar o crescimento das importações e exportações do país, que quadruplicaram de 2002 a 2012; além da movimentação dos aeroportos, que duplicou no mesmo período; do trânsito nas rodovias, que duplicou nos últimos dez anos, como o número de licenciamento de veículos. (BRASIL, 2013.)

Em 2012, o Governo Federal lançou o Programa de Investimentos em Logística (BRASIL, 2013). Este programa foi concebido sobre a base de uma parceria estratégica com o setor privado, e que tem por objetivo a renovação e a integração da malha brasileira de transportes, de forma a atender às demandas de crescimento de um país de dimensões continentais. Esse programa consiste num amplo conjunto de concessões em logística de transporte, que implica grandes investimentos privados

em infraestrutura, cujos projetos incluem rodovias, ferrovias, além de portos e aeroportos.

Mesmo com todos estes projetos em andamento, a presidente Dilma Rousseff (2013), em uma reportagem feita pela Rede Brasil Atual, diz que o Brasil não tem um sistema logístico suficiente para escoar sua produção e que o governo “faz um esforço grande” para melhorar rodovias, ferrovias, portos e aeroportos.

O transporte rodoviário é o principal meio para o escoamento de cargas dentro do Brasil; chega-se a praticamente a todos os pontos do país. Porém, o setor apresenta muitas dificuldades, como carência de rodovias pavimentadas, asfalto de má qualidade, falhas de construção, falta de conservação e excesso de peso dos caminhões. Por isso, o reflexo do mau estado de conservação das rodovias aumenta consequentemente o custo operacional dos caminhões.

O transporte ferroviário nacional vem se destacando como mecanismo impulsionador do crescimento e desenvolvimento econômico. O Governo Federal fez investimentos no setor, entretanto, as obras realizadas são insuficientes para a adequação da matriz de transporte brasileira e para o incentivo à produção nacional. A expansão da malha ferroviária possibilitará ligar as áreas de produção agrícola e mineral a portos, indústrias e mercado consumidor, o que tornaria o setor mais competitivo, além de incentivar a utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária e estimular novos investimentos. (BRASIL, 2013).

O transporte marítimo também é um dos modais mais importantes para a indústria e a logística no Brasil e sua importância está diretamente ligada a intermodalidade, à geração de emprego e renda, ao aumento na movimentação de cargas no país e ao fortalecimento do setor de logística no mercado nacional. E, apesar dos problemas que enfrenta, como portos inadequados e altas tarifas, o setor movimenta cerca de 700 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias, sendo 90% das exportações. O sistema portuário brasileiro compreende 34 portos públicos, dos quais, 16 são delegados, concedidos ou autorizados pelos governos estaduais ou municipais, e 18 são administrados por sociedades de economia mista. (SECRETARIA DE PORTOS, 2013).

Outro meio de transporte que merece ser destacado é o transporte aéreo. Entretanto, o transporte aéreo de cargas possui um elevado custo decorrente da incapacidade de deslocamento de grandes volumes, como também, em função dos

gastos de manutenção e abastecimento das aeronaves, o que torna esse meio de transporte utilizado, especificamente, para cargas leves e produtos perecíveis, assim como, nos casos em que se requer agilidade e rapidez no transporte de mercadorias. No ano que 2012, foi lançado o “Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos”, para melhorar a qualidade dos serviços e da infraestrutura aeroportuária e ampliar a oferta de transporte aéreo à população brasileira. Uma das principais medidas foi a concessão dos aeroportos do Galeão (RJ) e de Confins (MG). A concessão tem como objetivo ampliar e aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira promovendo melhorias no atendimento e nos níveis de qualidade dos serviços prestados aos usuários. (EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUARIA, 2013).

Todas essas ideias e discussões conduzem à seguinte questão central de pesquisa, que direciona e aprofunda o desenvolvimento do trabalho: **Quais são os principais investimentos que estão sendo desenvolvidos para expandir a infraestrutura do Brasil em relação aos aeroportos, ferrovias, portos e rodovias de modo a viabilizar o escoamento das mercadorias exportadas e a entrada das mercadorias importadas?**

1.2 OBJETIVOS

Tomando como base o problema de pesquisa, apresentam-se, na sequência, os objetivos a serem alcançados no trabalho de conclusão de curso.

1.2.1 Objetivo geral

O objetivo geral deste trabalho é identificar os principais investimentos previstos para expandir a infraestrutura do Brasil em relação aos aeroportos, ferrovias, portos e rodovias, de modo a viabilizar o escoamento das mercadorias exportadas e a entrada das mercadorias importadas.

1.2.2 Objetivos específicos

De maneira a integrar, alcançar e complementar o objetivo geral, apresentam-se os objetivos específicos a serem atingidos no decorrer do trabalho:

- Conhecer o cenário atual da infraestrutura no Brasil em relação aos portos, aeroportos, ferrovias e rodovias;
- Destacar os principais projetos e financiamentos realizados pelo Governo Federal nesse setor , assim como, os investimentos anunciados para os próximos anos;
- Analisar as principais medidas de desenvolvimento dos mecanismos de transporte nacional para que as empresas nacionais concorram de igual para igual com os grandes *players* mundiais.

1.3 JUSTIFICATIVA

O crescimento do agronegócio brasileiro tem gerado impactos positivos na economia nacional, refletindo na produção interna, nas exportações e na geração de emprego e renda. Contudo, o Brasil não dispõe de infraestrutura logística adequada para agregar competitividade no transporte de suas produções, pois a situação atual do setor revela um descompasso estrutural, que vem afetando negativamente a rentabilidade e a disposição do produtor rural em continuar aumentando sua área plantada.

Embora sejam realizados alguns investimentos nessa área, ainda não são suficientes. As ferrovias obsoletas e ineficientes, algumas rodovias em estado precário, esburacadas ou sem pavimentação, além de poucas alternativas hidroviárias, escassez de armazéns e portos sobrecarregados acabam prejudicando a competitividade do agronegócio no país.

O atual volume e crescimento da produção e exportação, como também, a extrema importância da infraestrutura brasileira e da logística de transportes, para o escoamento da produção, exige cada vez mais velocidade, qualidade e baixos custos, uma vez que a escolha do modal de transporte e consequentemente o frete, que são

componentes muito significativos dos custos finais de grãos sólidos agrícolas, que se desenvolveu a necessidade da elaboração do presente trabalho.

A logística de transporte constitui importante fator para o crescimento e desenvolvimento econômico de um país. “A queda do crescimento econômico nos países industrializados aconteceu quase simultaneamente com o aumento da produtividade na fabricação e na logística, devido à disponibilidade de novas tecnologias.” (LARRAÑAGA, 2003, p.47).

Nesse contexto, nota-se que a infraestrutura logística de transporte no Brasil é um obstáculo para o aumento da competitividade das suas exportações e para o crescimento econômico. Nesse sentido, este trabalho também pretende avaliar a infraestrutura logística nacional e os projetos realizados e em andamento, parcerias do Governo Federal com a iniciativa privada.

A principal motivação para realizar este estudo é o interesse em conhecer o cenário atual do setor e quais os problemas que geram falta de agilidade e praticidade do escoamento na produção nacional, fator que atrapalha o crescimento econômico. Em termos acadêmicos e pessoais, este projeto se justifica pelo fato de constituir exigência do curso graduação para obtenção do grau de bacharel, como também, aplicar os conhecimentos adquiridos durante os anos de estudos na área. Para o governo e para a sociedade, este trabalho é muito relevante, pois apresentará alguns investimentos que estão sendo ou serão realizados em logística para alavancar o setor.

1.4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Os procedimentos metodológicos explicam detalhadamente as atividades que serão desenvolvidas para a realização da pesquisa e a elaboração do relatório dos resultados. Nesse sentido, destacam o método utilizado, o tipo de pesquisa, o tipo de dados que serão coletados e a forma de análise e apresentação dos resultados.

Quanto ao nível de profundidade ou objetivos, a pesquisa será do tipo descritiva, que segundo Gil (2002) classifica-se por descrever e proporcionar maior familiaridade com o problema apresentado, o principal objetivo da pesquisa descritiva é o conhecimento das ideias ou formas de percepções, não trabalhando com relação entre variáveis.

Em relação a abordagem dos dados coletados para esta pesquisa, classifica-se como sendo do tipo pesquisa qualitativa, que busca compreender o fenômeno pelas perspectivas dos autores, entender casos únicos que fazem parte de uma realidade, estratégias particulares a fim de buscar uma definição profunda (RAUEN, 2002).

Quanto aos procedimentos a serem efetuados para coleta dos dados, este projeto classifica-se como sendo um estudo do tipo bibliográfico. Segundo Rauen (2002), a pesquisa bibliográfica pode ser denominada como um levantamento bibliográfico, levantamento este que consiste na identificação, localização e compilação das fontes. A pesquisa bibliográfica, segundo Gil (2002), é aquela construída a partir de material já elaborado anteriormente, principalmente constituído por livros e artigos.

Segundo Gil (2002), o universo de pesquisa indica quais critérios serão executados, populacional ou de amostra e procedimentos utilizados na pesquisa. O universo da pesquisa do presente trabalho ocorre pela abordagem do estudo do cenário atual da logística brasileira de escoamento da produção, bem como, dos investimentos necessários para o setor, através do estudo em livros, sites e revistas especializadas.

Na coleta de dados serão transferidas para o trabalho todas as informações analisadas e interpretadas (RAUEN, 2002). A abordagem dos dados será de maneira secundária. Segundo Rauen (2002, p.45), dados secundários são “aqueles disponíveis ao pesquisador em manuais, relatórios, regulamentos, normas e demais documentos organizacionais”.

A pesquisa documental é uma técnica que será utilizada neste trabalho, realizada a partir da análise de documentos, considerados cientificamente autênticos. A análise documental constitui uma técnica importante na pesquisa qualitativa, seja complementando informações obtidas por outras técnicas, seja desvelando aspectos novos de um tema ou problema. (LUDKE; ANDRÉ, 1986)

Os dados serão analisados e apresentados em forma de monografia à disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso II.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A fundamentação teórica irá apresentar os principais tópicos teóricos que envolvem o tema do trabalho, sendo eles:

2.1 GLOBALIZAÇÃO

A globalização da economia e da sociedade percorre o mundo há uma década. Este processo teve seu auge com os avanços tecnológicos que consequentemente melhoraram os meios de comunicação e fortaleceram o funcionamento das organizações e sua interação e pode ser entendido como um aumento na concorrência dos mercados. A principal ferramenta da globalização é a internet, que se encontra presente na vida das pessoas diariamente, permitindo acesso a qualquer tipo de informação no mundo todo. (BARQUERO, 2001)

A facilidade de receber informações vem crescendo, assim como o surgimento de novas tecnologias. Essas inovações tecnológicas aceleraram o processo de globalização e assim se tornou mais ágil a difusão de informações entre as empresas e instituições financeiras.

Para Ferrer (1996), “a globalização é, sem dúvida, um fenômeno antigo, associado às trocas internacionais de bens e serviços e a internacionalização do capital e da produção”.

Os fatores responsáveis pela aceleração do processo de globalização são: algumas mudanças nas políticas econômicas e comerciais, onde ocorreu a liberalização do mercado de bens e serviços; e em consequência das novas oportunidades de localização as multinacionais se desenvolveram mais e a grande inovação nos transportes e comunicação, contribuindo na produção multinacional e nos mercados, reduzindo custos e possíveis trocas. (BARQUERO, 2001)

O fenômeno da globalização ocorreu principalmente para atender as necessidades do capitalismo e também para que os países desenvolvidos para que pudessem buscar novos mercados.

Conforme explica Barquero (2001), a globalização é um processo vinculado ao território. Este processo estreitou as relações comerciais entre os países e as empresas, pois organizações transnacionais e multinacionais desenvolvem suas

atividades em diferentes lugares, trazendo competitividade a essas empresas por meio da agilidade e organização de seus processos.

No atual cenário de transformações econômicas, organizacionais, tecnológicas, políticas e institucionais, convém adotar uma visão da dinâmica econômica e social que permita considerar as respostas dos atores econômicos e, assim, identificar os mecanismos do desenvolvimento econômico. (BARQUERO, 2001 p. 18)

Conforme explicam Benko e Lipietz (1992), a globalização e a reestruturação produtiva afetam os sistemas produtivos de regiões desenvolvidas e atrasadas, bem como os de cidades grandes, médias e pequenas. Em um mundo cada vez mais globalizado, há cidades e regiões que são ganhadoras e outras que são perdedoras, de acordo com seu potencial de recursos humanos e naturais e sua integração na economia global.

As empresas competem nos mercados juntamente com o entorno produtivo e institucional de que fazem parte. É por isso que se pode falar de competição entre cidades e regiões e do fato de a divisão internacional do trabalho ser um fenômeno urbano e regional.

O comércio exterior é consequência da globalização e será o tema abordado do tópico que segue.

2.2 COMÉRCIO EXTERIOR

Para melhor entendimento, comércio exterior é a troca de bens e serviços que podem ser realizadas entre fronteiras internacionais ou territoriais. Souza (2003, p. 37) conceitua o comércio exterior como:

A prática do comércio exterior pode ser conceituada como o intercâmbio de mercadorias e serviços entre agentes econômicos que operam sob a égide da legislação nacional. Na prática do comércio exterior, ocorre o envolvimento das transações comerciais de cunho totalmente capitalista, sem a participação direta do governo nas operações comerciais, funcionando tão somente como normatizador e controlador das operações comerciais entre as empresas de diferentes países. Estas atividades e relações comerciais desenvolvidas pelas empresas comerciais constituem-se objeto de regulamentação pelo Direito Internacional Privado.

Então, comércio exterior é a maneira que determinado país se organiza em questões de leis, políticas, normas e regulamentos que executam as operações de exportação e importação de mercados com o exterior.

Alguns fatores são importantes para o comércio exterior. O clima do país, pois poderá ser propício à produção de determinados produtos e inadequado a outros; a falta ou abundância de fatores de produção, como o capital e trabalho.

Como se vê, muitos fatores podem ser utilizados como motivação para a realização do comércio exterior, apenas é necessário que se analise os diversos fatores existentes, e, mesmo apresentando todas as condições favoráveis ou contrárias, isso não será impedimento ao comércio, pois este poderá ser utilizado independentemente de qualquer motivação lógica, muitas vezes por motivos comerciais, outras vezes por motivos políticos, interesse no produto estrangeiro, etc. (KEEDI, 2010, p.19)

O Comércio Exterior Mundial vem crescendo significativamente ao longo dos anos. O valor movimentado pelas exportações e importações aumenta cada vez mais, há movimentação na economia e as oportunidades de crescimento se desenvolvem continuamente.

Com a conquista cada vez maior de um país no comércio mundial, as oportunidades de desenvolvimento e crescimento da sua economia aumentam. Estes países que tem a visão da importância da sua inserção no mercado mundial de produtos e serviços, aceleram estes processos. (KEEDI, 2010). “Quanto mais inserido na economia mundial melhor será a condição de competitividade do país e das suas empresas.” (KEEDI, 2010, p. 26)

No passado, a economia brasileira sempre foi fechada em relação ao mundo, porém o país vem tentando mudar. Esta não é uma tarefa fácil, pois o país possui alta carga tributária e elevada taxa de juros, que inibem a competitividade. Alguns outros fatores podem ser destacados, como a falta de visão para o comércio exterior, o fechamento da economia e altos custos logísticos. (KEEDI, 2010)

O comércio exterior brasileiro parece ter reencontrado o caminho do crescimento, desta vez, aparentemente de maneira mais consistente, apresentando seguidos aumentos vigorosos na sua corrente de comércio. A exportação mais que

dobrou entre 2002 e 2006. A importação também cresceu no período, embora em percentuais menores. (KEEDI, 2010, p.27)

A participação dos países em relação ao PIB (Produto Interno Bruto) e também o total que é movimentado mundialmente, podem ser alterados conforme sua economia. (KEEDI, 2010)

O processo de globalização econômica ocorrido nos últimos anos acelerou o ritmo do comércio mundial, levando a inserção cada vez maior do Brasil no cenário internacional, com ganhos de qualidade, produtividade e competitividade. (FARO; FARO, 2010, apresentação)

Conforme Faro E Faro (2010), quanto mais conhecimento de questões que envolvam o comércio internacional brasileiro, o acesso para conquistar, manter e ampliar as exportações e importações brasileiras ficam mais fáceis para agentes econômicos.

Para Keedi (2010) no campo do comércio exterior, as transações nem sempre são realizadas exclusivamente por motivos materiais, como por exemplo, a escassez de capital, trabalho e recursos. Muitas dessas negociações podem ser motivadas por razões políticas ou acordos entre as partes. Faro e Faro dizem também que o comércio exterior brasileiro está consolidado com o Conselho Monetário Nacional; a Câmara de Comércio Exterior; o Ministério do desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; O Banco Central do Brasil; além dos Ministérios da Fazenda e das Relações Exteriores e órgãos auxiliares como o Banco do Brasil e a Agência de Promoção de Exportações e Investimentos – a APEX-Brasil.

Como se pode ver, infelizmente, a participação brasileira já foi bem maior e foi sendo reduzida ao longo das últimas cinco décadas. Em 2006, nossa participação na exportação foi de 1,20%, indicando uma possível recuperação em andamento. Na importação nossa participação foi de 0,8%, estando ainda mais difícil visualizar uma recuperação. (KEEDI, 2010, p. 28)

As atividades de importação e exportação são escopo do comércio exterior e serão descritas a seguir.

2.2.1 Importação

A importação é a entrada da mercadoria no território aduaneiro, onde ocorre um acordo de compra e venda entre os negociadores da mercadoria, diversificando mercados, ou seja, aumentar a quantidade de produtos oferecidos consequentemente diminuindo a escassez de produtos internamente.

“Etimologicamente, importação consiste no ato de trazer ou introduzir em um país mercadorias ou produtos estrangeiros adquiridos em outro país.” (CAMPOS, 1990, p.117).

A importação pode ser feita de maneira direta ou indireta; a direta é onde o importador irá comprar o produto diretamente do fabricante, que também é o exportador, não utilizando intermediário na negociação. Pode ser por meio de pessoas ou empresas que atuam como representantes ou agentes do exportador. Na importação indireta, a mercadoria será comprada de um terceiro que não é o produtor, pois este não aparece de imediato na operação de exportação, aparecendo somente nas embalagens ou documentos, se for necessário. (KEEDI, 2010)

A atividade da importação pode ser realizada também de forma definitiva ou temporária. Na definitiva, a mercadoria passa a ser nacional, ou seja, para efeitos legais deixa de pertencer ao país exportador e é legalizada no país importador. Já a importação temporária, a mercadoria fica no país por determinado tempo, somente o tempo necessário para que ela seja utilizada para o fim destinado, como por exemplo: uma máquina para participar de uma feira, que retornará ao país de origem posteriormente (KEEDI, 2010).

Para KEEDI (2010), mais uma particularidade da importação é em relação ao pagamento, sendo que a mercadoria pode entrar no país com ou livre de pagamento, ou seja, com ou sem cobertura cambial. Quando há cobertura cambial, a importação será paga ao exportador, representando a saída das moedas estrangeiras fortes, como euro e dólar do país importador. Sem a cobertura cambial significa que o

importador não realizará nenhum pagamento ao exportador, não gerando custos por parte do país importador.

Para Lopez e Gama (2005), é possível denominar importação como a entrada de mercadorias em um país, procedente do exterior, a qual se configura, perante a legislação brasileira, no momento do desembaraço aduaneiro.

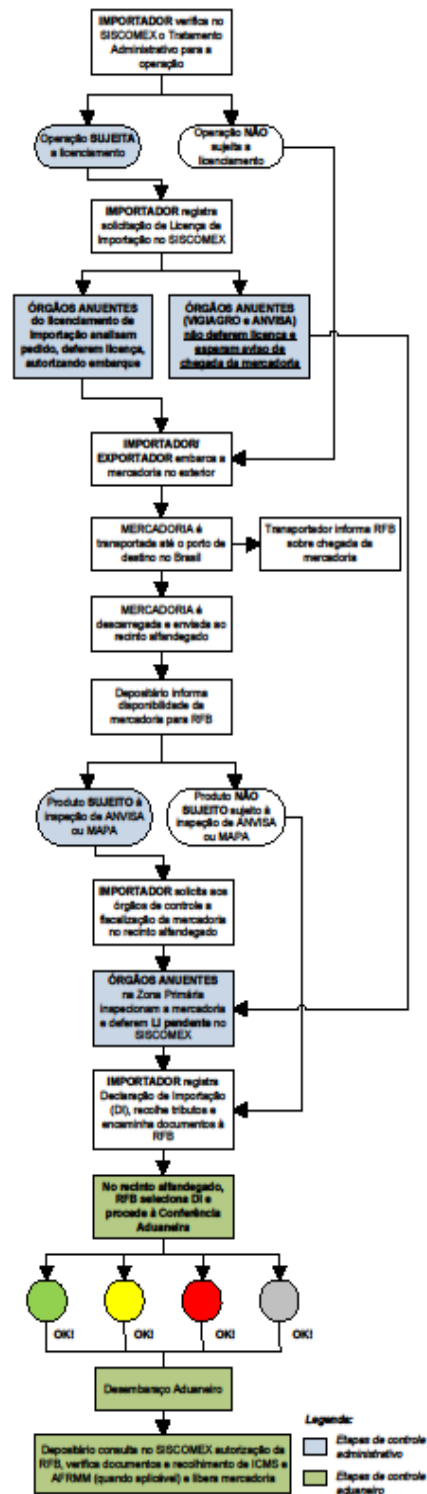
O processo de importação pode ser dividido em três fases: administrativa, fiscal e cambial.

A fase administrativa se refere aos procedimentos e exigências de órgãos de governo prévios à efetivação da importação e variam de acordo com o tipo de operação e de mercadoria: trata-se do licenciamento das importações. A fase fiscal compreende o tratamento aduaneiro, por meio do despacho de importação, que é o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação às mercadorias importadas, aos documentos apresentados e à legislação específica, com vistas ao seu desembaraço aduaneiro. Essa etapa ocorre em recintos próprios, logo após a chegada da mercadoria no Brasil, e inclui o recolhimento dos tributos devidos na importação. Após a conclusão do desembaraço aduaneiro, a mercadoria é considerada importada e pode ser liberada para o mercado interno. Já a fase cambial diz respeito à operação de compra de moeda estrangeira destinada a efetivação do pagamento das importações (quando há esse pagamento) sendo processada por entidade financeira autorizada pelo Banco Central do Brasil a operar em câmbio. (COMEXBRASIL, 2013)

A seguir, pode-se observar o processo básico de importação de bens em formato de fluxograma onde explica desde a verificação do importador no Siscomex, se a mercadoria precisará de licenciamento de importação ou não e assim seguem as etapas até ocorrer o desembaraço aduaneiro.

Figura 1 – Fluxograma do Processo básico de Importação de Bens

IMPORTAÇÃO DE BENS PROCESSO BÁSICO



Fonte: Site do governo de comércio exterior, comexbrasil.

2.2.2 Exportação

Exportação é a saída de mercadorias do território aduaneiro, onde ocorre um contrato internacional de compra e venda, proporcionando a ambos os países envolvidos vantagens na comercialização de determinada mercadoria.

“Em sentido amplo, exportar pode ser entendido como a transferência de riquezas de um país para outro, materializada pela remessa de bens, ou pelos efeitos gerados no exterior, em decorrência execução de serviços.” (FARO; FARO, 2010, p.68).

A exportação também pode ser feita de maneira direta e indireta; temporária ou definitiva; com ou sem cobertura cambial e segue os mesmos conceitos da importação.

A exportação tem uma grande importância no comércio exterior, pois diversifica mercados, ou seja, deixa de atuar somente no mercado interno e passa a atuar em mercados estrangeiros, conquistando novos compradores e reduzindo riscos de crise de mercado, consequentemente redução de preços, consumo, mudança de hábitos e política governamental. (KEEDI, 2010)

Com a diversificação de mercados, o país passa a ter mais compradores, mais empresas importam, aumentando significativamente a produção. Este crescimento da produção gera empregos, movimenta a economia e a população consome mais, lançando a economia do país exportador. Com o crescimento das exportações, recursos são aprimorados, pois os produtos precisam ser de alta tecnologia para atendimento de mercados mais exigentes. O aumento da competitividade é fruto de investimentos em produtividade e inovação. As empresas nacionais precisam pensar em longo prazo, buscando serem mais competitivas com o mercado internacional, sem comprometer a macroeconomia do país.

“A empresa pode também passar a contar com receita adicional, em moeda forte, preservando melhor o faturamento da empresa, estando mais imune à desvalorização de sua moeda local, melhorando o nível de divisas do país”. (KEEDI, 2010, pág. 23)

Conforme Vazquez (2003), existem algumas razões para exportar, como por exemplo: a exportação como uma exigência de política econômica nacional, há a necessidade de gerar divisas para a compra de produtos que o Brasil não produz, a

importação de equipamentos de tecnologia avançada. Uma das motivações para exportar é o lucro nas vendas. O empresário aumenta seu leque de compradores, selecionando-os no exterior. A exportação pode funcionar como um redutor de riscos e o produto para exportação possui prestígio junto aos consumidores.

Como item básico na importação e exportação, no próximo tópico será abordado a classificação das mercadorias e o método internacional utilizado.

2.2.3 Classificação de Mercadorias

De acordo com Lopez e Gama (2005), nomenclatura é uma lista de produtos ordenados segundo critérios previamente estabelecidos (convenção internacional, a exemplo do Sistema Harmonizado – SH, de bloco econômico, tal como a NCM, ou específica de um país), levando-se em conta princípios lógicos (matéria constitutiva, emprego, aplicação etc.).

As mercadorias são classificadas de acordo com um método internacional que é baseado em uma estrutura de códigos e respectivas descrições. O principal método utilizado é o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, ou apenas Sistema Harmonizado (SH).

Todo objeto de exportação ou importação deverá ser enquadrado em um código numérico específico, permitindo este código a identificação do bem, onde cada mercadoria é descrita a partir de suas características genéricas e específicas.

Além de facilitar as negociações comerciais internacionais, este sistema foi criado para aprimorar e desenvolver o comércio internacional, aperfeiçoar a comparação e a análise das estatísticas, particularmente as do comércio exterior. O Sistema Harmonizado proporciona a elaboração de tarifas de fretes e dados dos diferentes meios de transporte de mercadorias. Para Lopez e Gama (2005), a correta classificação da mercadoria tem papel relevante, pois a posiciona a todos os efeitos relativos ao comércio exterior, como o tratamento administrativo, contingenciamento, incidência de tributos, tratamento preferencial previsto em acordos internacionais, além de facilitar a comercialização, a análise e a comparação das estatísticas de comércio internacional dos diversos países.

Para a concentração de todas as informações, inclusive a classificação das mercadorias, foi criado o Siscomex, que será explicado no tópico seguinte.

2.2.4 Sistema Integrado de Comércio Exterior - Siscomex

O Sistema Integrado de Comércio Exterior – Siscomex foi criado pelo Governo Federal para concentrar as informações, tanto no processo de importação, quando na exportação.

Estas informações integram as atividades de várias instituições governamentais, órgãos públicos que envolvem o Comércio Exterior, tais como: Banco Central (Bacen), Departamento de Operações de Comércio Exterior (Decex), Receita Federal do Brasil (SRF), instituições financeiras, órgãos anuentes, Secretaria de Comércio Exterior (Secex) (VAZQUEZ, 2003).

De acordo com Vieira (2006, p.32), existem documentos de importação que podem ser efetuados pelo Siscomex. Os principais são: Licenciamento não-automático de Importação; Registro de Operações Financeiras; Declaração de Importação, Comprovante de Importação e Comunicado de Compra. Conforme HERMANN (2011), a implantação do Siscomex desburocratizou significativamente as operações administrativas, unitizando as informações, tanto na importação quanto na exportação, permitindo-se mais agilidade e acesso rápido as informações. Consequentemente há a redução de custos e maior confiabilidade, pois interliga os importadores, exportadores, despachantes aduaneiros à Secretaria de Comércio Exterior – SECEX, ao Banco Central – BACEN e à Secretaria da Receita Federal – SRF.

Todos os tópicos acima foram explicados pois são necessários para adentrar na parte de logística que será discutida a seguir.

2.3 LOGÍSTICA

A logística é um fato econômico conhecido que os recursos e os consumidores estão espalhados numa ampla área geográfica. Além disso, os consumidores não residem perto dos bens ou produtos que necessitam e as unidades de transformação, em geral, estão afastadas das fontes de matérias-primas que utilizam no processo produtivo. (LARRAÑAGA, 2003, p.31)

Para Alvarenga (2001), o estudo da logística requer uma visão sistêmica tendo em conta a multiplicidade de áreas envolvidas e que devem estar integradas. Podemos visualizar a empresa como um sistema – o sistema empresa – composto

por outros sistemas (ou subsistemas), como o subsistema de assuntos financeiros, o subsistema de recursos humanos, o subsistema de materiais e assim por diante. Esses subsistemas, por sua vez, são formados por outros sistemas (ou subsistemas).

O processo da logística é o planejamento, implementação e controle do fluxo e armazenagem dos produtos, bem como serviços do ponto de origem até o destino final da mercadoria, atendendo aos requisitos do consumidor.

Conforme Madeira (2005), a evolução da logística pode ser dividida em quatro fases. A primeira delas, o início, coincide com o término da Segunda Guerra Mundial, onde há uma enorme preocupação com a redução dos custos financeiros de estoques ao longo da cadeia de suprimentos que são: estoques em trânsito, estoques de fábrica, estoques dos centros de distribuição, entre outros. Essa racionalização do estoque é a preocupação estratégica dos administradores. Cada área da empresa tem duas atribuições, otimizando as suas atividades, onde há uma pequena integração entre os componentes da cadeia logística.

Na segunda fase, há uma maior interação entre as atividades da cadeia. São feitas algumas alterações na produção onde há maior demanda por parte dos clientes que são acompanhadas pelo desempenho dos fornecedores, ocorrendo então a integração entre fornecedores e produção. Essa integração é apenas parcial, restrita apenas a um dos elos da cadeia. Na terceira fase, a integração é muito perceptível, o participante da cadeia integra com os participantes que lhe são adjacentes. Na última fase descrita por Madeira (2005), os agentes da cadeia atuam de forma coordenada, ou seja, se tornando parceiros numa integração mais intensa onde todos buscam agregar valor ao produto que vai chegar ao cliente final. Esta fase é conhecida como *supply chain management* (Gerenciamento da Cadeia de suprimento).

Nessa nova abordagem, a integração entre os processos ao longo da cadeia de suprimento continua a ser feita em termos de fluxo de materiais, de informação e de dinheiro, mas, agora, os agentes participantes atuam em uníssono e de forma estratégica, buscando os melhores resultados possíveis em termos de redução de custos, de desperdícios e de agregação de valor para o consumidor final. (NOVAES, 2007, p.48)

O estudo da logística, para ser entendido de maneira clara, deve ser estudado de forma sistêmica, observando-se todas as etapas e subsistemas desse processo. A evolução da logística se deu a partir da grande preocupação com a

redução dos custos de estoques ao longo da cadeia de suprimentos. Como pode-se constatar no texto acima, a racionalização do estoque é a principal preocupação dos administradores.

Como estudo neste trabalho, a logística brasileira será melhor explicada no tópico que segue.

2.3.1 A Logística no Brasil

A logística no Brasil vem enfrentando diversas mudanças, com alguns riscos e oportunidades para as empresas que atuam no país. Conforme Novaes (2007, p.55), com a abertura da economia e a globalização, as empresas brasileiras passaram a buscar novos referenciais para sua atuação, inclusive no domínio da logística. No entanto, os passos ainda estão muito tímidos, à mercê de uma série de fatores.

Um destes fatores é a estrutura organizacional, pois como há divisão da empresa em setores, girando em torno de atividades semelhantes (manufatura, vendas, transporte, armazenagem), não permite o tratamento sistêmico e por processo das operações logísticas. (NOVAES, 2007)

Muitas empresas nacionais, ao invés de se reestruturarem de maneira adequada para enfrentar novos problemas logísticos, optam por soluções em curto prazo, com resultados incompletos. Em entrevista ao site G1 – GLOBO (BRIDI, 2013), a presidente Dilma Rousseff explica que o Brasil não possui um sistema de logística compatível com o volume de produção de mercadorias. Comenta também que o Brasil precisa de uma nova logística, sendo que o governo já adotou medidas para enfrentar um dos grandes desafios do país que é expandir e modernizar a logística. Diz também que o governo irá expandir em 100 quilômetros em ferrovias e duplicar as estradas em 1,5 mil quilômetros.

Dilma Rousseff afirmou também que: “Como o Brasil é um país de limites continentais, também faremos grande esforço de investimentos em 270 aeroportos regionais” (BRIDI, 2013).

No Brasil encontram-se problemas relacionados ao estado da infraestrutura viária e também aos custos operacionais que incluem pneus, combustível e pedágio. Altas taxas de impostos, roubo de cargas, exigências crescentes da legislação

ambiental também agravam a situação. O setor de transportes brasileiro é bem representativo, embora mal cuidado. “A economia brasileira não cresce por ter custos logísticos altos e, se cresce, esbarra nos gargalos operacionais devidos à falta de infraestrutura. Este círculo terá de ser quebrado, ou no futuro próximo, nos quebrará” (LIMA JUNIOR, 2005)

Conforme explica Lima Junior (2005), uma oportunidade para a logística nacional é a multimodalidade, integrando portos secos, transporte rodo-ferroviário e a cabotagem. Outra tendência mundial é a Logística Urbana. O grande movimento de caminhões em centros urbanos, gerando congestionamentos, ruídos e quedas de produtividade motivou algumas cidades no mundo a implantar operações urbanas diferenciadas para a movimentação de mercadorias através de ações integradas entre os operadores, consumidores e órgãos públicos.

A logística no Brasil foi citada acima para introduzir os transportes e suas especificidades que será melhor explicado no próximo tópico.

2.3.2 Transportes

O transporte está presente na indústria, pois é utilizado na distribuição dos produtos e suprimento de matérias-primas. No comércio é utilizado na recepção e distribuição de materiais e, na prestação de serviços é responsável por deslocar as pessoas. O transporte representa a maior parcela dos custos logísticos nas empresas e é uma das principais funções da cadeia de abastecimento, pois nenhuma empresa consegue movimentar produtos sem transporte (ANTÔNIO, 2009).

O transporte tem papel fundamental em várias estratégias na rede logística, principalmente no desempenho das diversas dimensões de serviços ao cliente, porque permite disponibilizar o produto certo, na quantidade certa, na hora certa, no lugar certo, ao menor custo possível, criando condições de competitividade para a empresa. (ANTÔNIO, 2009, p.30) As principais funções do transporte estão ligadas às dimensões de distância e tempo, fatores que influenciam as atividades de transportes. (BERTAGLIA, 2003)

A distância é o trajeto percorrido entre produção e consumo. O tempo é o período necessário para percorrer a distância e o produto estar disponível para

consumo. O tempo é muito importante para a logística, pois determina a formação dos estoques para os serviços e os custos (ANTÔNIO, 2009).

2.3.3 Modais de Transporte

O transporte pode tanto beneficiar, quanto inutilizar as pretensões de uma empresa em estabilizar um determinado mercado. O transporte precisa ser controlado especificamente dentro do planejamento traçado, pois envolve aspectos financeiros, comerciais e operacionais. Também se deve contar com o volume e a frequência dos fretes e os modais de transporte disponíveis (DIAS; RODRIGUES, 2004).

Segundo Bertaglia (2003), os transportes são classificados em modal, que envolve apenas uma modalidade, ou seja, um meio de transporte que pode ser hidroviário, aéreo ou terrestre. Já o multimodal integra mais de uma modalidade de transporte, da origem até o destino da carga com apenas um contrato. E ainda, o intermodal que combina diversos modais de transporte e mais de um contrato de transporte. Os modais de transporte são muito importantes para o comércio exterior, pois é através deles que existe a venda e compra de mercadorias.

Se forem analisados todos os modais de transporte no Brasil, expressos em toneladas e quilômetros, pode-se notar que o transporte rodoviário corresponde ao grupo A, a ferrovia o grupo B e as outras o grupo C. As ferrovias brasileiras não possuem uma boa cobertura do território nacional, o transporte marítimo não é amplo, ou seja, a maior parte do transporte de produtos manufaturados é feita pelo transporte rodoviário. (NOVAES, 2007).

No Brasil, a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, com sede em Brasília, coordena, regulamenta e controla as operações rodoviárias,

ferroviárias e dutoviárias no país, incluindo também o transporte multimodal e terminais terrestres (NOVAES, 2007, p. 247)

Os modais de transporte devem ser escolhidos conforme a necessidade sobre o material a ser distribuído, o ritmo da distribuição e o custo logístico.

Nos tópicos que seguem, serão abordados cada modal de transporte e suas especificidades.

2.3.3.1 Transporte rodoviário

O modo rodoviário é o mais importante no Brasil, sendo mais utilizado, pois se pode chegar a qualquer lugar do país por rodovias. “É um transporte que apresenta um frete muito alto em relação a determinadas mercadorias, em especial as de baixo valor agregado, como agrícolas, fertilizantes, minérios, etc.” (KEEDI, 2010, p. 138) Por ter alto preço, é adequado para cargas maiores com um maior faturamento. Os veículos mais utilizados para o modo rodoviário no transporte de carga são caminhões, carretas, bi-trens e treminhões. “O transporte rodoviário tem uma característica única, e que o diferencia de todos os demais modos, que é a sua capacidade de tráfego por qualquer via rodoviária.” (KEEDI, 2010, p. 139)

Possui uma flexibilidade excelente e é capaz de alcançar qualquer lugar do país, sendo muito mais vantajoso que os outros meios de transporte. Conforme cita Novaes (2007), o transporte rodoviário só não consegue alcançar lugares muito remotos, ou seja, que não possuem expressão econômica para demandar esse tipo de serviço.

No Brasil existem dois modelos de transporte rodoviário: a lotação completa e a carga fracionada. Na hora do transporte da mercadoria entre a fábrica e o centro de distribuição, a escolha é sempre por lotação completa, pois são grandes quantidades transportadas, consequentemente o veículo selecionado é maior e totalmente lotado. Por isso, existem ganhos de custo, com o veículo maior, a mercadoria transportada sai por um preço mais acessível; a carga fica melhor organizada dentro do caminhão, reduzindo o custo unitário pois há um melhor aproveitamento de espaço e eliminam-se várias operações simultâneas com alta redução dos custos de movimentação da carga. (NOVAES, 2007)

Conforme Novaes (2007), a carga fracionada, que é a operação mais utilizada e comum e é formada por algumas etapas: (1) recolhe diretamente o lote no depósito do cliente; (2) transporta o lote até o centro de distribuição da transportadora;

(3) descarregamento, verificação, rotulagem e triagem da mercadoria segundo os diversos destinos; (4) transferência da mercadoria até seu destino; (5) descarregamento, verificação, rotulagem e triagem da mercadoria segundo os destinos finais; (6) distribuição com entrega da mercadoria ao cliente.

Outra distinção importante que se faz para o transporte rodoviário de carga está relacionada com a estrutura de propriedade do veículo. Uma grande parte da frota brasileira é de propriedade de autônomos, pessoas físicas que fazem serviços de transporte para embarcadores diversos e para empresas transportadoras. São utilizados predominantemente para deslocamentos em lotação completa, mas podem ser utilizados também para transporte de carga fracionada, principalmente na distribuição urbana de produtos. (NOVAES, 2007, p. 245)

O transporte rodoviário, além de todas as vantagens sob os outros modais de transporte, possui desvantagens que pode torná-lo não muito eficiente. Por exemplo, alto custo de manutenção, muito poluente com forte impacto ambiental, segurança comprometida devido ao roubo de cargas e custos altos para grandes distâncias.

No próximo tópico será explicado sobre o transporte ferroviário, que também tem grande importância no cenário logístico brasileiro.

2.3.3.2 Transporte Ferroviário

Diferente do transporte rodoviário, o ferroviário no Brasil é utilizado para mercadorias como produtos agrícolas, fertilizantes, etc. Estes produtos possuem baixo valor agregado (KEEDI, 2010).

Os trens são muito eficientes em consumo de combustível, mas os custos para manter uma ferrovia são muitos, em relação a preservação das vias, terminais de carga e descarga, etc (KEEDI, 2010).

Para NOVAES (2007), na metade da década de 90, as empresas ferroviárias tiveram suas operações privatizadas quando começaram a receber investimentos para recuperação de seus equipamentos. Após a privatização, podem-se notar melhoras nas ferrovias e nos serviços prestados pelo transporte ferroviário. Mesmo que a rede ferroviária seja pequena, se comparada ao tamanho do território brasileiro, sua capacidade e potencial juntamente aos grandes centros produtores e

consumidores é alta, dependendo das condições encontradas dos vagões, locomotivas, etc.

Outro problema encontrado é a velocidade que o trem é capaz de percorrer. É considerado relativamente lento em comparação com os outros meios de transporte. Em uma lotação completa, o trem deve esperar na estação até que o vagão seja posicionado em outro lugar para poder partir. Em cargas fracionadas demora ainda mais, pois a carga deve ser retirada por pessoas responsáveis pelo trabalho de dentro do vagão, só assim para então continuar o percurso da viagem. (NOVAES, 2007). Podem-se observar vários tipos de vagões, fechados ou abertos, para carga especializada. Por exemplo, no vagão que possui fertilizantes não é possível transportar combustível, ou seja, as cargas precisam ser transportadas separadamente.

“Como normalmente há desbalanceamento de fluxos nos dois sentidos, é comum se observar muitos vagões vazios retornando ao ponto de origem para buscar mais carga” (NOVAES, 2007, p. 246). Isso tudo acarreta a elevação dos custos e posteriormente ao frete ferroviário. O transporte ferroviário se limita apenas há alguns trechos do território nacional, ou seja, não existe flexibilidade e atende apenas a trajetos fixos.

O assunto a ser discutido a seguir é o transporte aéreo, que cresceu muito nos últimos anos facilitando o transporte de cargas e de passageiros.

2.3.3.3 Transporte Aéreo

A modalidade de transporte aéreo é muito importante no setor de transporte de carga, principalmente em âmbito internacional. Este modal é rápido, suas bases de operação são concentradas em terra e operações de transporte são pelo ar.

“Além de transportar cargas com velocidades muito superiores às demais modalidades, o transporte aéreo apresenta níveis de avarias e extravios mais baixos, resultando em maior segurança e confiabilidade.” (NOVAES, 2007, p. 251).

Por isso, vários produtos de alto valor como eletrônicos, diamantes e produtos farmacêuticos são transportados por avião, assim como alimentos perecíveis, flores, etc. Porém, possui algumas desvantagens como: poluição sonora,

elevado consumo de combustível, reduzida capacidade de carga em relação aos outros transportes, poluição atmosférica, etc.

A importância do transporte aéreo na Logística aumentou muito com a globalização, pois agora as cadeias produtivas estenderam suas ramificações pelo mundo todo, e muitas vezes o fornecimento de componentes e a distribuição de produtos não podem ficar dependendo do transporte marítimo, principalmente quando os embarcadores não conseguem níveis de confiabilidade satisfatórios nos prazos de entrega. (NOVAES, 2007, p. 251).

Como explicado em notícia do G1 – GLOBO (2007), conforme dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o Brasil possui 2.498 aeroportos e aeródromos (locais sem terminais de passageiros), onde 739 são públicos e 1759 particulares.

2.3.3.4 Transporte Aquaviário

O transporte aquaviário inclui o transporte fluvial, lacustre e marítimo, que são efetuados pela água. Os veículos utilizados são os barcos, barcaças e os navios, que podem variar o tamanho e a finalidade.

“O sistema de transporte aquaviário é o mais importante em todo o mundo no comércio internacional, estando o marítimo absoluto na liderança, sendo ideal para mercadorias de baixo e médio valor agregado” (KEEDI, 2010, p. 135).

Para ligar o Brasil a outros países mais distantes é usado o transporte marítimo de longo curso, envolvendo mais de dois países e não há a preocupação quanto a distância. Por exemplo, São Francisco do Sul/SC e Hong Kong. Já a navegação do modo cabotagem cobre a costa brasileira e pode ser dividida em pequena cabotagem, que cobre os portos nacionais e a grande cabotagem, onde há ligações marítimas com países muito próximos, como por exemplo, Uruguai e Argentina.(NOVAES, 2007)

A cabotagem, finalmente, é um tipo de transporte marítimo que atende os portos do país e de seus vizinhos com linhas de navegação regulares, incluindo também navios independentes. Estes últimos podem ser embarcações próprias, como é o caso da Petrobrás, como também afretadas. A característica básica do transporte marítimo de cabotagem é ser normalmente regulamentado (NOVAES, 2007, p. 251).

Então o governo ou também uma agência reguladora que irá definir a estrutura dos fretes, fazendo a concessão de linhas e controlando a oferta dos transportes. É importante que haja o monitoramento, pois se tratam de linhas dentro do território nacional e são serviços de interesse público. (NOVAES, 2007).

Pode-se encontrar no Brasil, conforme a Secretaria de Portos, 34 portos marítimos públicos, que são eles: Porto de Manaus, Porto de Santarém, Porto de Macapá, Porto de Belém, Porto de Vila do Conde, Porto de Itaquí, Porto de Fortaleza, Terminal Salineiro de Areia Branca, Porto de Natal, Porto de Cabedelo, Porto de Recife, Porto de Suape, Porto de Maceió, Porto de Salvador, Porto de Aratu, Porto de Ilhéus, Porto de Barra do Riacho, Porto de Vitória, Porto de Forno, Porto de Niterói, Porto do Rio de Janeiro, Porto de Itaguaí, Porto de Angra dos Reis, Porto de São Sebastião, Porto de Santos, Porto de Antonina, Porto de Paranaguá, Porto de São Francisco do Sul, Porto de Itajaí, Porto de Imbituba, Porto de Laguna, Porto de Estrela, Porto de Porto Alegre, Porto de Pelotas e Porto de Rio Grande.

Figura 2 - Portos no Brasil



Fonte: Secretaria de Portos do Brasil, 2013.

No desenho apresentado, pode-se observar os portos e terminais marítimos existentes no Brasil.

Após apresentação dos dados e informações coletados através de autores, pode-se observar todos os tópicos acima como fundamentais para o desenvolvimento desta pesquisa e como base de pesquisa para trabalhos futuros.

3 DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA

No desenvolvimento da pesquisa será apresentado o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC e seus eixos de atuação, dando destaque ao eixo dos transportes, pois é através dele que será feita a análise do tema do trabalho. A maior parte das informações foram extraídas do portal *online* do Governo Federal que explica todos os dados necessários sobre o PAC.

3.1 PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC)

O Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) foi criado em 2007, no segundo mandato do presidente Luis Inácio Lula da Silva (Mandato de Janeiro de 2003 até Janeiro de 2011), que tem por principal objetivo promover a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país. O PAC contribuiu para o aumento da oferta de empregos e geração de renda. Nos primeiros quatro anos ajudou a duplicar os investimentos públicos brasileiros. Durante a crise de 2008 e 2009, o PAC foi muito importante para o país, pois garantiu emprego e renda aos brasileiros, gerando consumo de bens e serviços e fazendo com que a economia se aquecesse.

Em 2011, entrou na sua segunda fase com a mesma estratégia, utilizando mais recursos e mais parcerias com estados e municípios para execução de várias obras que visam melhorar a qualidade de vida nas cidades do Brasil. Este crescimento econômico de larga escala, proposto pelo programa em sua essência, vinha para melhorar a qualidade de vida dos brasileiros com todos os benefícios que o projeto oferece. Além disso, estas obras de infraestrutura ampliam a economia e as oportunidades de negócios no setor privado ficam mais abrangentes.

Diversas obras do PAC são parcerias do Governo Federal com o setor privado, com destaque neste trabalho para as melhorias no transporte, buscando por via deste maior competitividade da indústria.

No início, o PAC contribuiu para que o país não tivesse uma maior recessão em 2009 e, além disso, impulsionou a economia nacional no ano de 2010, quando o país cresceu 7,5% surpreendendo todo o mundo, porém essa tendência não se manteve nos anos seguintes, quando o crescimento aliado à falta de estrutura interna

e o altíssimo Custo-Brasil, fez com que a inflação subisse. Essa subida no IPCA atrapalhou as políticas fiscais contracionistas do governo, que respondeu com o aumento da taxa de juros, gerando uma queda brusca nos investimentos e desacelerando o crescimento do PIB.

Podem-se apontar como principais pontos positivos do programa o baixíssimo nível de desemprego no Brasil comparado a números internacionais, e a criação de uma nova classe média consumidora que contribui para o crescimento econômico. Porém, a falta de mão de obra qualificada e a não otimização da produção fizeram com que o país caminhasse para uma situação de pleno emprego, pressionando assim a inflação.

No próximo tópico serão explanados cada eixo e seus segmentos, porém no quadro abaixo observa-se um pequeno resumo para melhores entendimentos.

Quadro 1 - Eixos do PAC

EIXO DO PAC	OBJETIVOS	AÇÕES
CIDADE MELHOR	Investimentos de infraestrutura social e urbana.	167 empreendimentos em mobilidade urbana; 7098 em saneamento; 647 em pavimentação; 625 em prevenção de áreas de risco.
COMUNIDADE CIDADÃ	Implementação de serviços sociais e urbanos nas grandes cidades brasileiras, principalmente em saúde, educação e cultura.	Unidades de Pronto Atendimento (UPA), Unidades Básicas de Saúde (UBS), Creches e Pré – Escolas, Quadras Esportivas nas Escolas e Praças de Esportes e da Cultura.

MINHA CASA MINHA VIDA	Redução do déficit habitacional brasileiro; construção de unidades habitacionais, voltadas a famílias de baixa renda.	Programas Minha Casa, Minha Vida; Urbanização de Assentamentos precários; Financiamento Habitacional (SBPE).
ÁGUA E LUZ PARA TODOS	Investimentos para o acesso de água e energia elétrica no país.	Programas Luz para todos, Água em áreas urbanas, Recursos Hídricos.
ENERGIA	Exploração do petróleo e gás natural descobertos na camada do pré-sal na costa brasileira.	Programas Geração de energia elétrica, Combustíveis renováveis, Petróleo e Gás Natural, Geologia e Mineração, Revitalização da Indústria Naval.
TRANSPORTES	Investimentos em ferrovias, rodovias, aeroportos, portos e hidrovias reduzindo custos de produção e otimizando o escoamento da produção brasileira.	Rodovias, Ferrovias , Portos, Aeroportos, Hidrovias.

FONTE: Desenvolvido pela autora, 2013

3.2 EIXOS DO PAC

A seguir serão apresentados os principais eixos de atuação do Programa de Aceleração de Crescimento – PAC. As obras de infraestrutura do PAC 2, têm como principal objetivo melhorar a condição de vida dos brasileiros, visando criar oportunidades e dinamizar a economia. Mesmo sendo um programa de iniciativa federal é de suma importância a participação da iniciativa privada, pois é a partir da dinamização das atividades privadas que o programa espera atingir êxito. São obras que envolvem os seis eixos do PAC: Transportes, Energia, Cidade Melhor, Comunidade Cidadã, Minha Casa, Minha Vida e Água e Luz para Todos.

Apenas no eixo Comunidade Cidadã estão previstos investimentos de R\$ 22,4 bilhões até 2014, são números realmente impressionantes que mostram a dimensão do projeto.

3.3 CIDADE MELHOR

Conforme dados apurados em pesquisa no site do Governo Federal, o eixo do PAC Cidade Melhor consiste em investimentos de infraestrutura social e urbana, buscando sanar sérios problemas que enfrentamos em grandes cidades brasileiras, problemas que demandam elevadíssimos investimentos por serem de questões corretivas e não preventivas. Os dados apurados são: 167 empreendimentos em mobilidade urbana, 7098 em saneamento, 647 em pavimentação e 625 em prevenção de áreas de risco são os eixos que compõe o programa Cidade Melhor.

3.3.1 Saneamento

No Saneamento, o programa procura aumentar a cobertura de coleta e tratamento de esgoto, despoluir cursos d'água, tratamento de resíduos sólidos e proteção dos mananciais. Existem três grupos em que foram divididos os municípios que receberão recursos. Grupo 1, municípios com mais de 70 mil habitantes nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste e acima de 100 mil nas regiões Sul e Sudeste, sendo as grandes regiões metropolitanas do país. Grupo 2, municípios com populações entre 50 mil e 70 mil nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste e entre 50 mil e 100 mil habitantes nas regiões Sul e Sudeste. Grupo 3, municípios com menos de 50 mil habitantes, coordenados pela Fundação Nacional da Saúde (Funasa).

3.3.2 Prevenção em áreas de risco

Na prevenção em áreas de risco, o projeto visa prevenir novos deslizamentos, conter encostas em áreas de risco, controle de enchentes e inundações com obras de drenagem, reduzindo áreas vulneráveis a deslizamentos.

3.3.3 Pavimentação

Consiste em obras de calçadas, obras de drenagem, sinalização nas cidades brasileiras. A maior parte dos recursos serão destinados a regiões de baixa renda com infraestrutura precária, que por serem mais carentes demandam uma maior urgência de investimentos.

3.3.4 Mobilidade Urbana

Já nos programas de mobilidade urbana, há projetos de melhoria e implantação de sistema de transporte público nas cidades brasileiras, principalmente nas que irão ser sede para a Copa do Mundo 2014. Este programa busca ações estruturais para o sistema de transporte coletivo urbano, otimizando e ampliando os serviços de mobilidade urbana, em busca de redução de custos e aumento da oferta.

3.3.5 Cidades Digitais

O programa chamado Cidades Digitais, ainda não começou nenhuma obra, porém tem como objetivo promover a inclusão digital nos municípios, ou seja, instalação de pontos públicos de acesso à internet, melhorando a qualidade dos serviços.

3.4 COMUNIDADE CIDADÃ

Programa criado para implementar serviços sociais e urbanos nas grandes cidades brasileiras, principalmente nas áreas de saúde, educação e cultura. Fazem parte desse eixo: Unidades de Pronto Atendimento (UPA), Unidades Básicas de Saúde (UBS), Creches e Pré-escolas, Quadras Esportivas nas Escolas e Praças dos Esportes e da Cultura.

3.4.1 Unidades de Pronto Atendimento (UPA)

Foram criadas para diminuir as filas nos prontos-socorros em hospitais, podendo atender urgências e emergências, funcionando 24 horas por dia. Oferece estrutura simplificada, com eletrocardiograma, pediatria, leitos de observação, Raio X e laboratório de exames. Na maioria dos casos, os médicos conseguem solucionar na própria unidade, o paciente é analisado e se necessário é encaminhado para um hospital. Em 2003, foi lançada a Política Nacional de Urgência e Emergência pelo Ministério da Saúde, da qual as UPAs fazem parte, e visa integrar a atenção às urgências. Até 2014, serão contratadas a ampliação ou construção de 500 UPAs, em três portes diferentes.

Conforme informações do Governo, a UPA Porte I tem de 5 a 8 leitos de observação com abrangência de 50 a 100 mil habitantes. A UPA Porte II possuiu de 9 a 12 leitos e abrangência de 100 a 200 mil habitantes e Porte III de 13 a 20 leitos com cobertura para 200 a 300 mil habitantes.

3.4.2 Unidade Básica de Saúde (UBS)

Locais para receber atendimentos básicos e gratuitos em Pediatria, Ginecologia, Clínica Geral, Enfermagem e Odontologia.

O PAC 2 prevê a construção de mais de 3 mil UBS e dar condições para ampliar mais de 10 mil unidades já existentes. Além disso, fora do âmbito do PAC, o Ministério da Saúde vai incentivar a reforma de UBS já existentes. Tudo isso para ampliar a oferta de atenção básica e integral, criar apoio às equipes da saúde da família e, ainda, melhorar a qualidade dos equipamentos. (PAC, 2013)

Assim como as Unidades de Pronto Atendimento (UPA), as Unidades Básicas de Saúde também fazem parte da Política Nacional de Urgência e Emergência. A atenção primária é constituída pelas unidades básicas de saúde (UBS) e equipes de Saúde da Família, enquanto a atenção intermediária fica a encargo do SAMU 192 (Serviço de Atendimento Móvel às Urgências), das Unidades de Pronto Atendimento (UPA), e também os atendimentos de média e alta complexidade são feitos nos hospitais. UBS I abriga uma Equipe de Saúde da Família. UBS II abriga no mínimo duas Equipes de Saúde da Família.

3.4.3 Creches e Pré- Escolas

O Governo Federal visa ampliar creches e pré-escolas para crianças de até cinco anos e são classificadas em três tipos: Tipo A projeto próprio, Tipo B projeto padrão para atender até 240 crianças e Tipo C projeto padrão para atender até 120 crianças. Os recursos que são repassados da União para os Municípios são destinados a construção e aquisição de equipamentos para creches e pré-escolas públicas da educação infantil.

3.4.4 Quadras Esportivas nas Escolas

Existem dois modelos, a construção de quadra coberta nova e construção de cobertura para quadra já existente. Conforme dados do Governo Federal estão previstas 6.116 novas quadras cobertas para escolas que ainda não possuem local para prática esportiva e construção de coberturas para 4 mil quadras que já existem em escolas.

3.4.5 Centro de Artes e Esportes Unificados

O Governo pretende construir até 800 Centros de Artes e Esportes Unificados ao redor do país, podendo integrar no mesmo espaço esportes, lazer, ações culturais, formação para o mercado de trabalho, serviços, prevenção e inclusão digital. Promovendo assim a cidadania em lugares carentes, valorizando o intercâmbio entre diferentes expressões artísticas.

3.4.6 Centro de Iniciação ao Esporte (CIE)

Voltado à iniciação do esportiva, o Centro de Iniciação ao Esporte é um equipamento multiuso que estimula a formação de atletas. Estes equipamentos possuirão ginásio poliesportivo, arena poliesportiva ou complexo de atletismo.

3.4.7 PAC – Cidades Históricas

Projeto voltado a preservação do patrimônio brasileiro, valoriza a cultura nacional e promove o desenvolvimento econômico e social.

3.5 MINHA CASA MINHA VIDA

Este programa visa reduzir o déficit habitacional brasileiro, um dos maiores problemas do país. Sua meta principal é construir unidades habitacionais, voltadas para famílias de baixa renda. Conforme explica site do Governo Federal, o programa é dividido em 3 faixas de renda mensal: até R\$ 1600,00 (faixa 1), até R\$ 3100,00 (faixa 2) e até R\$ 5000,00 (faixa 3). Além da construção das unidades habitacionais, fazem parte desse eixo as áreas do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE) e Urbanização de Assentamentos Precários.

3.5.1 Minha Casa Minha Vida

Programa criado para a construção e contratação de unidades habitacionais para famílias de baixa renda. Nesta segunda fase do PAC, o programa vem com aperfeiçoamentos e aprimoramento em relação à primeira fase.

3.5.2 Urbanização de Assentamentos Precários

Com o objetivo de melhorar as condições de habitação, o programa Urbanização de Assentamentos Precários destina-se a obras de infraestrutura como drenagem, abastecimento de água, esgoto sanitário e iluminação pública.

3.5.3 Financiamento Habitacional – SBPE

Programa de financiamento destinado para aquisição de imóveis, sendo eles novos ou usados, ou ainda para fins de recursos para reformas nas unidades.

3.6 ÁGUA E LUZ PARA TODOS

Neste eixo são visados os investimentos para o acesso à água e energia elétrica no país. Fazem parte do programa as ações Luz para Todos, Água em Áreas Urbanas e Recursos Hídricos.

3.6.1 Luz para todos

O programa propõe muitas ligações de energia elétrica no país, sendo que as companhias distribuidoras de energia estão obrigadas a ligar qualquer solicitação em sua área de concessão.

3.6.2 Água em áreas urbanas

Este programa foi criado para exapandir o abastecimento de água da população de áreas urbanas com estações de tratamento, reservatórios, adutoras e aumento da população com cobertura.

3.6.3 Recursos Hídricos

Como mais uma das melhorias que o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC vem implantando, o “Recursos Hídricos” é um programa de abastecimento de água, irrigação e revitalização com o objetivo de crescimento da infraestrutura de abastecimento de água, principalmente em regiões como no Nordeste Setentrional e demais locais onde a escassez da água limita a qualidade de vida e a atividade econômica. Tem objetivo também de prever o desenvolvimento da agricultura irrigada, revitalizar bacias e recuperar as margens dos rios.

3.7 ENERGIA

Nessa etapa será explorado o petróleo e gás natural descobertos na camada de pré-sal na costa brasileira e serão construídas refinarias para ampliar a produção de derivados de petróleo no país. Estes investimentos são baseados em uma matriz energética com fontes renováveis e limpas. Suas áreas prioritárias são a

geração de energia elétrica, transmissão de energia elétrica, petróleo e gás natural, marinha mercante, combustíveis renováveis, eficiência energética e pesquisa mineral.

3.7.1 Geração de Energia Elétrica

Este eixo foi implantado para a construção de fontes de geração de energia competitivas, renováveis e de baixa emissão de carbono, como por exemplo, hidrelétricas, eólicas, biomassa, pequenas centrais hidrelétricas, usinas nucleares e de gás natural.

3.7.2 Transmissão de Energia Elétrica

Este programa visa a implementação de reforços em pontos do Sistema de Interligação Nacional, para possibilitar o escoamento de energia, atendendo à expansão da demanda das cinco regiões do país. Este investimento em grandes interligações vai trazer segurança e confiança ao suprimento de energia elétrica.

3.7.3 Combustíveis Renováveis

No campo dos combustíveis renováveis, está planejada uma ampliação da participação dos combustíveis renováveis na matriz energética brasileira. Estão sendo construídas novas plantas de biodiesel e etanol, além de incrementar a infraestrutura necessária para o escoamento da produção de etanol. Consolidação do Brasil como líder no fornecimento mundial de etanol e buscando uma alternativa viável para o mercado interno de biodiesel, que atualmente se concentra na soja.

3.7.4 Petróleo e Gás Natural

Estruturação completa da indústria naval em todos os seguimentos como: mecânica, metalúrgica, siderúrgica, química, entre outras. Além de intensificar os investimentos na exploração do petróleo, consolidando as áreas existentes e buscando desenvolver as enormes descobertas no Pré-sal, que resultarão na mudança do papel do Brasil de importador para exportador de derivados do petróleo.

3.7.5 Geologia e Mineração

Assim como em outros eixos, o programa busca alavancar investimentos no campo da Geologia e Mineração, produzindo informações e ampliando o conhecimento sobre os recursos minerais no território nacional, gerando assim investimentos e maior interesse na área. Além desse ponto, a ideia é também identificar prováveis áreas de risco, afastando chances de deslizamentos e auxiliando na prevenção de catástrofes naturais.

3.7.6 Revitalização da Indústria Naval

Com este programa, o Governo Federal visa retomar a indústria naval, financiando estaleiros e embarcações nacionais, assegurando o atendimento da demanda da Petrobrás por embarcações de carga e de apoio a plataformas.

Conforme dados do Governo, o PAC 2 prevê investimentos de R\$ 31 bilhões de reais para financiamentos de estaleiros e embarcações de carga, passageiros, pesca, apoio à navegação e apoio à plataforma.

3.8 TRANSPORTES

O principal foco do eixo de transportes é o investimento em ferrovias e rodovias, reduzindo custos de produção e otimizando o escoamento da produção brasileira, também estão presentes nesse eixo investimentos em: portos, hidrovias, aeroportos e equipamentos para estradas vicinais.

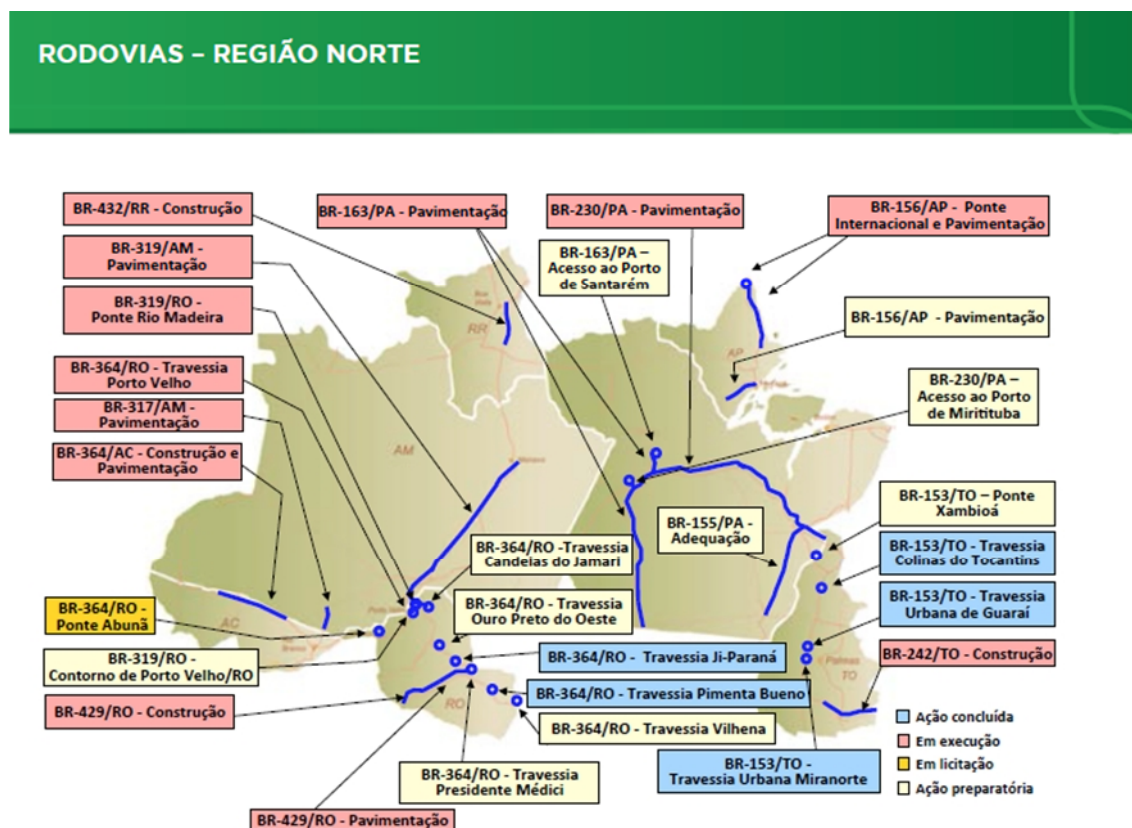
3.8.1 Rodovias

Quanto às rodovias, o Governo prevê várias obras de duplicação, pavimentação, acesso a portos, contornos e travessias urbanas, visando assim eliminar os gargalos em eixos estratégicos e desenvolver novas regiões. Com essas melhoras nas rodovias, os riscos de acidentes serão reduzidos, haverá maior preservação de veículos e mais qualidade no tráfego nas rodovias.

Conforme dados do Governo Federal, o PAC já concluiu 2634 km de rodovias em todo o Brasil. Além das obras concluídas, há 7150 em andamento, incluindo obras de duplicação, construção e pavimentação.

Segundo o oitavo balanço do PAC, o último realizado, seguem as principais rodovias concluídas, em andamento, em licitação e em ação preparatória, divididas por região.

Figura 3 - Rodovias – Região Norte

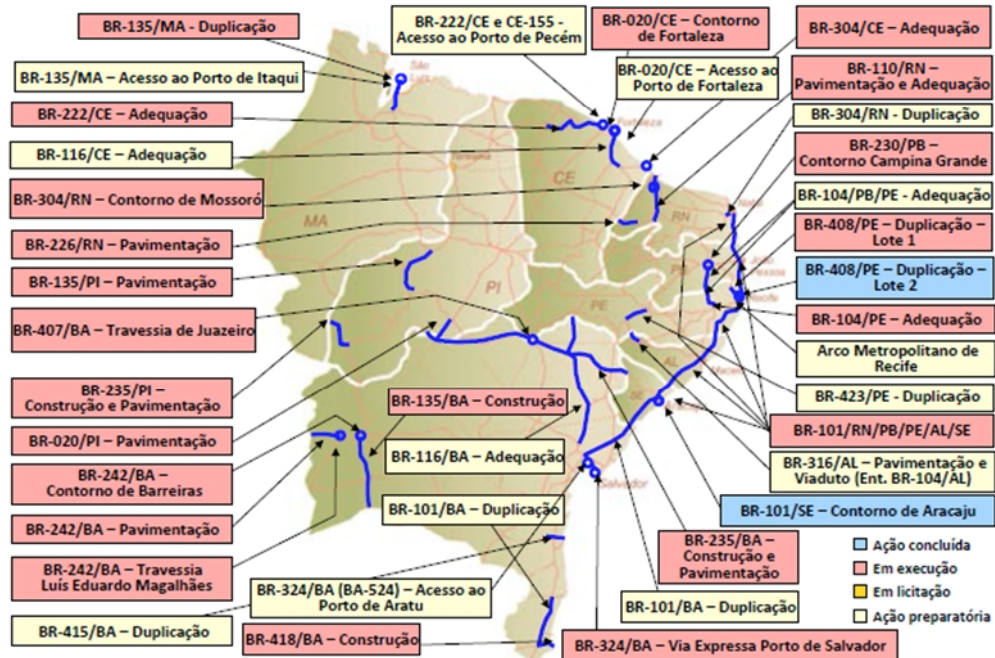


Fonte: Sétimo Balanço Geral do PAC.

No mapa acima pode-se observar que na região norte obras em execução predominam, destaca-se a construção de travessias, além do foco dos investimentos estarem destinados a rodovias que estão posicionadas geograficamente com as hidrovias na região.

Figura 4 - Rodovias - Região Nordeste

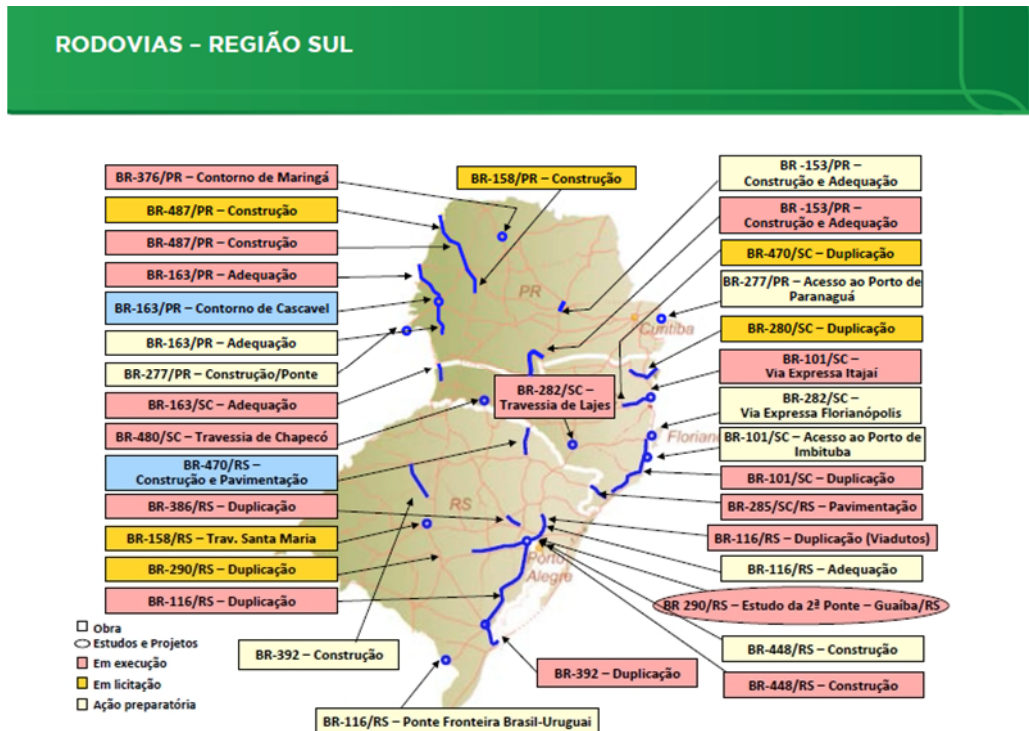
RODOVIAS - REGIÃO NORDESTE



Fonte: Sétimo Balanço Geral do PAC.

Observa-se na figura apresentada, na região nordeste, existem muitas rodovias em execução, porém poucas concluídas, mas muitas destas obras vão facilitar acesso aos portos.

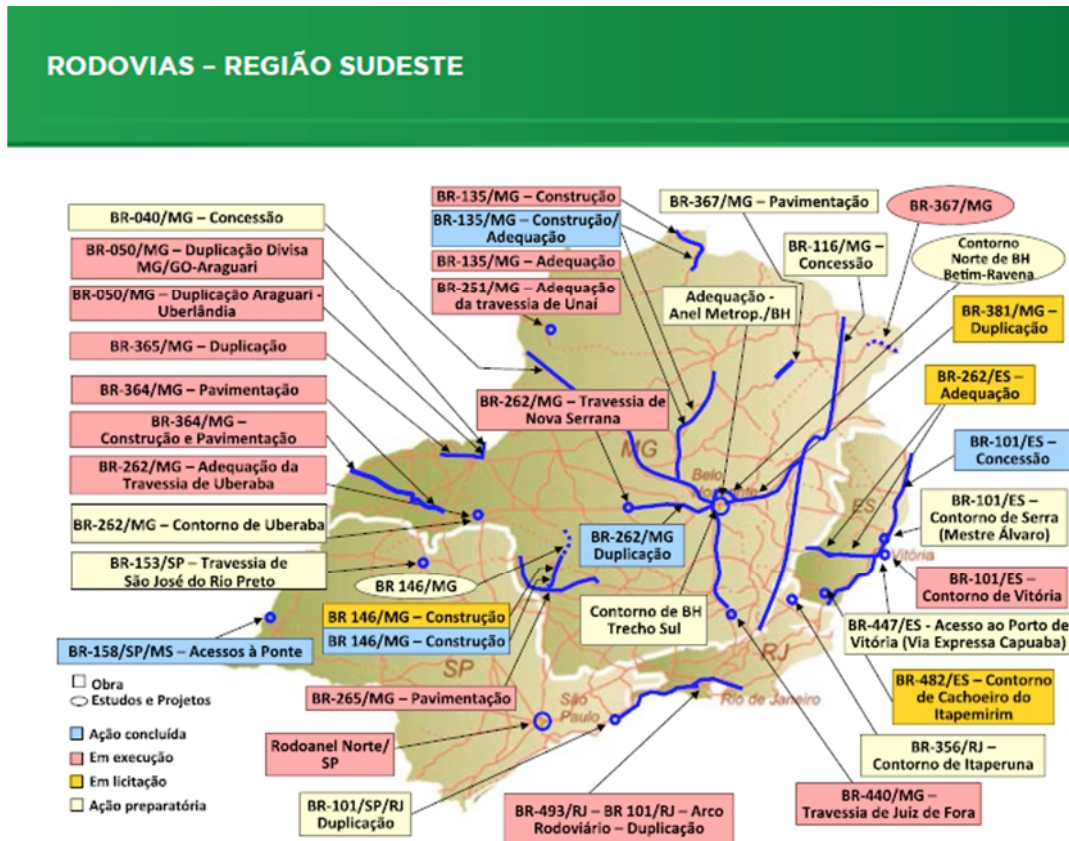
Figura 5 - Rodovias - Região Sul



Fonte: Sétimo Balanço Geral do PAC.

Desta forma fica evidente que na região Sul existe muitas obras de pavimentação e duplicação dos principais trechos rodoviários.

Figura 6 - Rodovias - Região Sudeste



Fonte: Balanço Geral do PAC.

Na região Sudeste pode-se dar grande destaque as rodovias que dão acesso aos portos do Rio de Janeiro e Santos.

Figura 7 - Rodovias - Região Centro-Oeste



Fonte: Sétimo Balanço Geral do PAC.

Nesta região, a malha ferroviária é escassa, então os investimentos se concentram na construção de rodovia, por exemplo, a BR 080 – MT e a BR 080 – GO ligando os estados de Goiás e Mato Grosso. O tópico a seguir vai explanar a malha ferroviária brasileira.

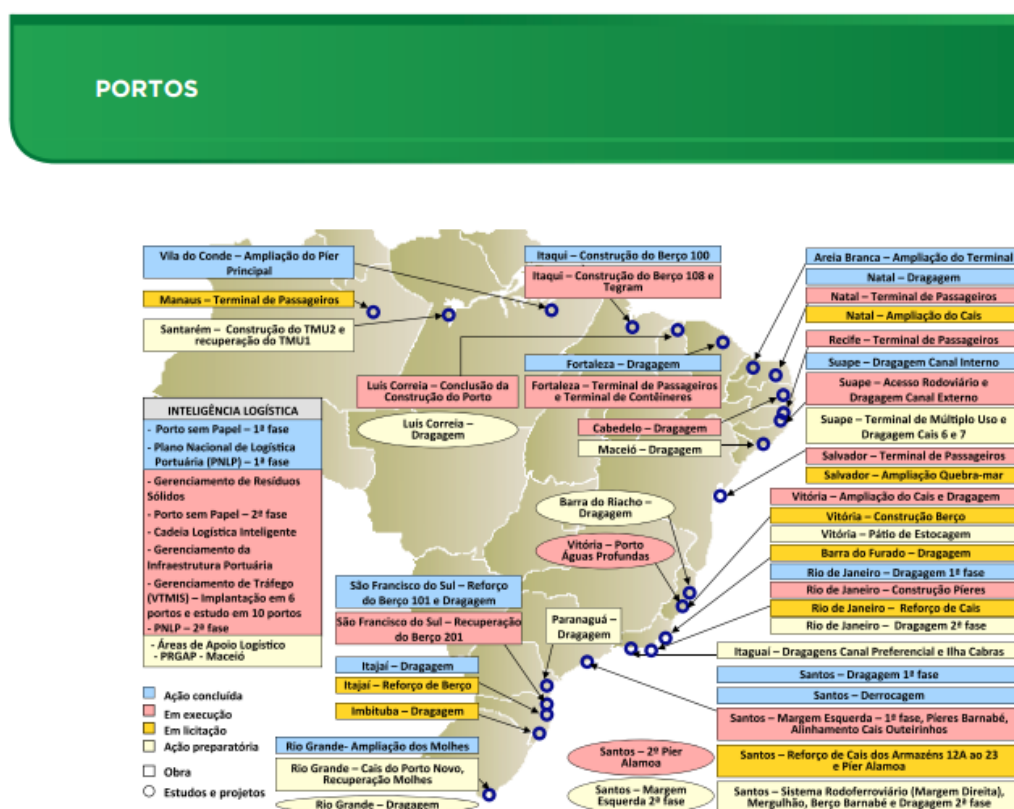
3.8.2 Ferrovias

Com a expansão da malha ferroviária, haverá a ligação de áreas de produção agrícola e mineral a portos, indústrias e mercado consumidor, em localizações estratégicas para o escoamento da produção. Para isso, o governo quer revisar o modelo regulatório, para aumentar a competição nos transportes de cargas, incentivar o uso da infraestrutura ferroviária e estimular novos investimentos. Quer ainda ampliar e melhorar a utilização da malha, integrando-a aos demais modais de

custos logísticos, melhorar o sistema operacional, aumentar a competitividade das exportações e incentivar o investimento privado. Há obras também para a Copa do Mundo de 2014, com a ampliação de terminais para passageiros.

Segue abaixo o mapa explicando as principais obras do PAC em relação aos portos do Brasil.

Figura 9 - Principais obras de infraestrutura portuária



Fonte: Sétimo Balanço Geral do PAC.

Pelo fato do Brasil possuir um número expressivo de portos ao longo de seu litoral, o PAC vem adequando e ampliando os terminais para que se possa aumentar a oferta por serviços, buscando adaptação ao crescimento da demanda. No tópico que segue será explicado outro modal de transporte, que são os aeroportos.

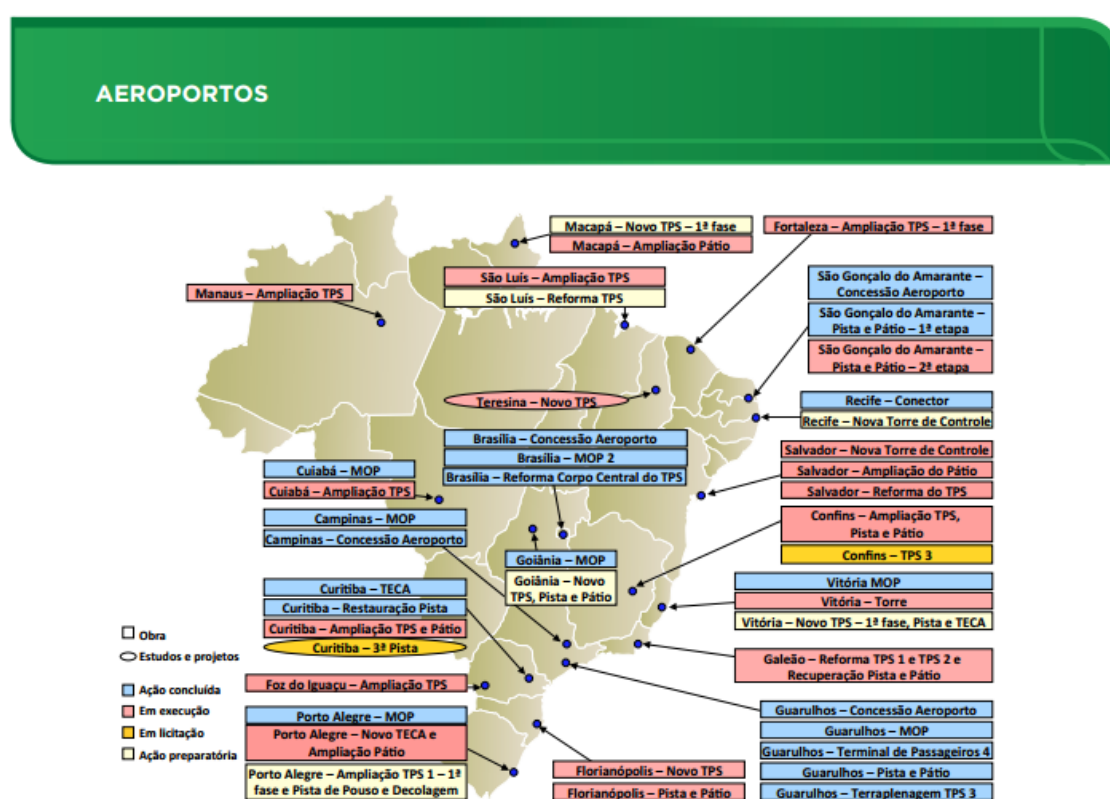
3.8.4 Aeroportos

Por meio da ampliação ou construção de novos terminais, o sistema aeroportuário no Brasil está sendo expandido, inclusive com a modernização

tecnológica de sistemas operacionais, principalmente pela realização da Copa do Mundo de 2014. Como exemplo, este ano haverá as concessões do aeroporto Tom Jobim, no Rio de Janeiro e Confins, em Belo Horizonte. Conforme oitavo balanço do PAC, 21 empreendimentos foram concluídos e 25 empreendimentos estão em execução em 15 aeroportos.

Segue no mapa abaixo as obras concluídas, em execução e projetos nos aeroportos no Brasil.

Figura 10 - Obras e Concessões de aeroportos



Fonte: Sétimo Balanço Geral do PAC.

Destaque no mapa às concessões dos aeroportos do Galeão, no Rio de Janeiro e o de Confins, em Belo Horizonte, que vão acontecer ainda em 2013. Muitos aeroportos passam por reformas, incluindo a ampliação de terminais e pistas.

O próximo modal de transporte a ser apresentado são as hidrovias, assunto do próximo tópico.

3.8.5 Hidrovias

Para aumentar a segurança e planejar o crescimento e desenvolvimento da navegação pelos rios do país é necessário melhorar a navegabilidade dos mesmos, conseqüentemente irá diminuir o custo de fretes, facilitando a entrada e saída de mercadorias. Este modal de transporte possui uma grande capacidade de cargas, baixo custo de transporte e manutenção.

Segue no mapa as principais obras de implementação e construção de hidrovias no país.

Figura 11 - Hidrovias



Fonte: Sétimo Balanço Geral do PAC.

As hidrovias possuem o custo operacional mais barato em comparação aos outros modais de transporte, por isso, concentram-se em regiões onde o acesso ao porto é mais difícil como pode ser observado no mapa acima, nos estados do Amazonas e Pará.

O próximo tópico explicará os equipamentos que o PAC investe para a construção de estradas vicinais.

3.8.6 Equipamentos para estradas vicinais

Para melhorar a infraestrutura e a recuperação de estradas vicinais para o escoamento da produção e circulação de bens em municípios, o Programa de Aceleração do Crescimento prevê máquinas e equipamentos para a realização desse trabalho.

3.9 ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS NA LOGÍSTICA BRASILEIRA DE ESCOAMENTO DE PRODUÇÃO

Conforme citado por alguns autores na fundamentação deste trabalho, muitas mudanças estão acontecendo no cenário da logística de escoamento de produção brasileira. Este movimento de mudanças é recente, as privatizações é um dos fatores que estão impulsionando este desenvolvimento. Quase todas as ferrovias e aeroportos estão sob responsabilidade de empresas privadas.

Conforme Paulo Fernando Fleury 1998, o rápido crescimento do comércio internacional, principalmente das importações, gerou uma enorme demanda pela logística internacional, área que o país nunca havia se preparado antes em termos burocráticos e de infraestrutura. Com o fim do processo inflacionário, houve uma das mais importantes mudanças na logística empresarial, a movimentação entre clientes e fornecedores na cadeia de suprimentos, dentro do conceito de *Supply Chain Management*. “Grandes investimentos estão sendo realizados com o objetivo de aprimoramento das operações logísticas.” (FLEURY, [1998?] p. 1).

Com um alto percentual do Produto Interno Bruto – PIB, o transporte brasileiro possui uma grande dependência no modal rodoviário, o segundo mais caro, atrás apenas do aéreo. Por causa dos longos anos de estatização dos portos, ferrovias e dutos no Brasil, assim como subsídios indiretos para o modal rodoviário (subsídio ao diesel, poucos pedágios e a inadequada condição de trabalho dos motoristas) explicam as enormes ineficiências ainda hoje observadas neste modal (FLEURY, [1998?]).

O processo de privatização dos portos e ferrovias, assim como a nova legislação em relação aos dutos, criam enormes oportunidades para aumento de produtividade, redução de custos e melhoria de serviços. Embora muito recente, os resultados destas mudanças já começam a aparecer. No caso da primeira ferrovia privatizada, há pouco mais de 18 meses, o tempo médio de viagem na principal rota foi reduzido de 11 para 6 dias; o nível de utilização das locomotivas subiu de 37% para 65%; o número de empregados foi reduzido de 1.800 para 900. Como consequência, os preços já sofreram reduções médias entre 15% e 20%. (FLEURY, [1998?] p. 3)

Nos portos, os resultados começam a aparecer com a eficiência no trabalho e a redução de preços. As transportadoras rodoviárias estão passando por um processo de modernização, adotando tecnologias sofisticadas para poderem competir com os outros modais de transporte.

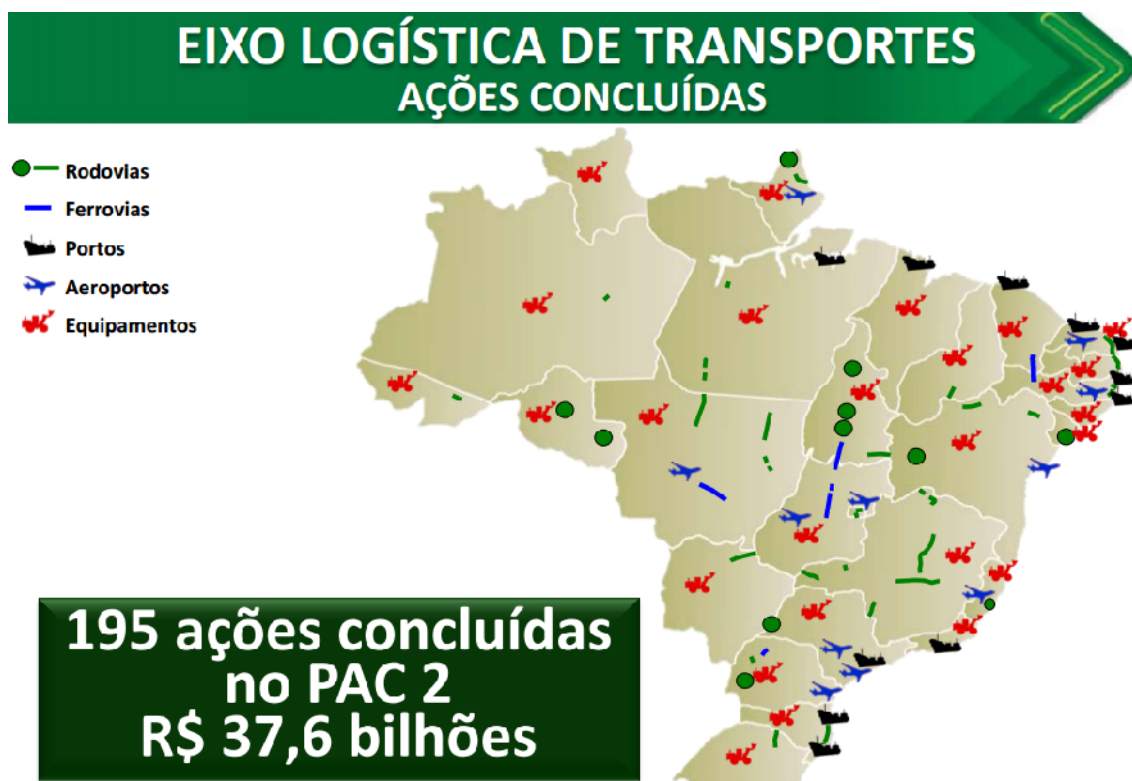
Para este trabalho, no tópico que segue serão apresentados os resultados desta pesquisa, mostrando as obras e investimentos em relação aos portos, aeroportos, rodovias, hidrovias e ferrovias no Brasil.

3.9.1 Resultados

Conforme pesquisa e informações do Governo Federal, destacam-se algumas obras de infraestrutura realizadas pelo Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, que facilitarão o escoamento das mercadorias exportadas e a entrada de mercadorias importadas.

No mapa abaixo seguem os resultados do oitavo balanço geral do PAC, realizado em 2013.

Figura 12 – Resultados Oitavo Balanço Geral do PAC



Fonte: Oitavo Balanço Geral do PAC, 2013

Segundo o mapa de ações concluídas do oitavo balanço geral do PAC, consegue-se observar que o principal foco de investimentos foi em portos e equipamentos (máquinas de pavimentação e abertura de estradas vicinais).

Serão elencadas a seguir as principais ações de transporte para facilitar o escoamento das mercadorias exportadas divididas por modal de transporte.

3.9.1.1 Ferrovias

Em relação ao transporte ferroviário, identificam-se como ações que facilitam o escoamento de mercadorias para exportação:

- Conclusão da Ferronorte eixo Alto Araguaia - Rondonópolis 260km, em Setembro de 2013, com localização estratégica para o escoamento da produção agrícola;
- Construção da Transnordestina que ligará a região do sertão nordestino até o porto de Suape e Pecém;

- Projeto em estudo de conexão da Transnordestina com a Ferrovia Norte – Sul;
- Construção da ferrovia de Integração Oeste – Leste de Barreiras ao Porto de Ilhéus (Bahia) e projeto em estudo de conexão para ligar com a
- Ferrovia Norte – Sul;

Destacam-se nas ações nas ferrovias a extensão da Ferrovia Norte – Sul até o extremo Sul do país, além de obras na conexão desta principal ferrovia, outras adjacentes como a Transnordestina e a ferrovia Oeste – Leste na Bahia. Integrando assim a malha ferroviária e dando novas saídas ao escoamento da produção.

No tópico seguinte, serão apresentados os resultados para as rodovias.

3.9.1.2 Rodovias

No que tange as rodovias, identificam-se como ações que facilitam o escoamento de mercadorias para exportação:

- Avenida Perimetral Margem Esquerda em Santos – São Paulo, concluída em Outubro de 2013, que facilitará a chegada de containers ao Porto de Santos para exportação de mercadorias e a saída de containers com mercadorias importadas pelo Brasil;
- Arco rodoviário do Rio de Janeiro, duplicação – subtrecho BR 101 – Acesso ao porto de Itaguaí, obra em execução;
- Duplicação e adequação de vários eixos da BR 101;
- Destaca-se também na região Sudeste do país investimentos de rodovias no entorno de Belo Horizonte;
- Como principais investimentos em rodovias na região Nordeste, a via expressa do porto de Salvador, acesso ao porto de Fortaleza e obras de duplicação e adequação da BR 101 – trecho Norte;
- Construção de acesso rodoviário do porto de Suape, Pernambuco;
- Na região Sul, os principais investimentos estão no acesso ao porto de Paranaguá e via expressa Itajaí (facilitando assim acesso ao porto);
- Duplicação e adequação do trecho Sul da BR 101;

- Na região Norte, destacam-se obras de travessia como na BR 364 – RO e na BR 153 – TO;
- Acesso ao porto de Santarém no Pará;
- Na região Centro-Oeste, por se tratar de uma malha rodoviária escassa, os investimentos se concentram na construção de rodovias como a BR 080 – MT e a BR 080- GO, ligando assim os estados de Goiás e Mato Grosso; além da BR 242 – MT que estende a ligação ao interior do Mato Grosso.

Como no país anteriormente predominava o transporte via rodovias, o objetivo do PAC é descentralizar essas ações, dividindo esta demanda com o transporte ferroviário. Comprovando esta tese, pode-se notar que os principais investimentos deste modal baseiam-se na modernização, duplicação e adequação da malha rodoviária. No modal rodoviário ocorre a maior integração com outros modais para o escoamento da produção.

O próximo modal a ser apresentado serão os portos, no tópico seguinte.

3.9.1.3 Portos

Abordando-se os portos, identificam-se como ações que facilitam o escoamento de mercadorias para exportação:

- Recuperação, alargamento e ampliação do cais em Vitória – Espírito Santo;
- No porto do Rio de Janeiro, estão sendo construídos píeres, reforço de cais, está em licitação e drenagem. Primeira fase concluída;
- No porto de Suape, está em execução o acesso rodoviário e a drenagem do canal externo, pois a drenagem do canal interno já foi concluída;
- Construção do Berço 100 do porto de Itaqui em São Luís do Maranhão concluída e em execução o Berço 108;
- Conclusão de construção do Porto Luís Correia no Piauí;
- No porto de Santos, conclusão da primeira fase da drenagem e derrocagem.

Como principal fato deste modal, pode-se observar que o Brasil já possuía muitos portos ao longo do seu litoral, concentrando-se então os investimentos na adequação e ampliação com exceção da construção do porto Luís Correia no Piauí.

Como continuidade do estudo, o tópico seguinte explicará as obras, investimentos e concessões dos aeroportos.

3.9.1.4 Aeroportos

Identificam-se como ações que facilitam o escoamento de mercadorias para exportação, nos aeroportos:

- Busca do Governo por parceiros privados para concessões dos terminais;
- Em Novembro de 2013 serão realizados os leilões para concessões do aeroporto do Galeão no Rio de Janeiro e aeroporto de Confins em Belo Horizonte;
- Conclusão da concessão do aeroporto de Garulhos em São Paulo, construção de terminal de passageiros;
- Concessão do aeroporto de Campinas em São Paulo: concluída;
- Concessão aeroporto de Brasília: concluída;
- Concessão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante na Paraíba.

Em aeroportos, destacam-se as concessões de parcerias do Governo Federal com a iniciativa privada, buscando eficiência no serviço prestado e redução de custos. Além disso, o Governo busca maiores investimentos nos terminais, levando em consideração que a responsabilidade pelos investimentos futuros passará a ser da iniciativa privada.

No próximo tópico, seguem as hidrovias, modal em crescimento no Brasil.

3.9.1.5 Hidrovias

Pode-se checar que o investimento no eixo de hidrovias está concentrado em regiões onde o acesso a portos e ao litoral é mais difícil, como nos estados do Amazonas e Pará, além deste modal ter o custo de manutenção mais baixo que rodovias. Com a construção de 27 terminais no Amazonas, 14 no Pará e 1 em Rondônia.

Os investimentos em hidrovias têm uma forte especificidade regional, pois nestes estados encontram-se condições propícias para implantação deste modal.

Essas mudanças no cenário da logística de escoamento de produção brasileira estão de acordo com autores citados anteriormente, como: “A economia brasileira não cresce por ter custos logísticos altos e, se cresce, esbarra nos gargalos operacionais devidos à falta de infraestrutura. Este círculo terá de ser quebrado ou no futuro próximo, nos quebrará” (LIMA JUNIOR, 2005).

Os custos da logística estão cada vez mais altos, por causa da falta de infraestrutura e má qualidade dos modais de transporte, fazendo com que a economia brasileira não se desenvolva.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho de conclusão de curso apresentou como pergunta norteadora: Quais são os principais investimentos que estão sendo desenvolvidos para expandir a infraestrutura do Brasil em relação aos aeroportos, ferrovias, portos e rodovias de modo a viabilizar o escoamento das mercadorias exportadas e a entrada de mercadorias importadas? E como objetivo geral a identificação dos principais investimentos previstos para ampliação da infraestrutura brasileira em logística. Para o alcance de ambos, foram traçados objetivos específicos que visam conhecer o cenário atual da logística brasileira, destacar os principais investimentos financiados pelo Governo Federal e analisar as principais medidas de desenvolvimento dos mecanismos de transporte nacional.

Como resposta ao primeiro objetivo, obteve-se que o cenário da logística no Brasil encontra-se em transição, com muitas obras em execução e projetos em estudo para serem realizados futuramente. Em relação ao segundo objetivo, as principais obras de infraestrutura financiadas pelo Governo Federal foram destacadas dentro do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, o qual atua com seus eixos destacando neste trabalho o de transportes. E o terceiro objetivo foi alcançado mostrando as obras nos principais trechos em rodovias, os principais portos, aeroportos, ferrovias e hidrovias.

Para o modal rodoviário e ferroviário há muitas obras de investimentos sendo realizadas. Em relação aos aeroportos, muitas ampliações e concessões e, para os portos e hidrovias algumas obras de infraestrutura estão sendo desenvolvidas para viabilizar o escoamento das mercadorias exportadas, porém com este estudo nota-se que ainda são necessárias mais investimentos no setor de transportes no Brasil.

Com a finalização deste trabalho monográfico, é de suma importância destacar algumas mudanças significativas no âmbito da logística de escoamento da produção nacional. Ao longo dos últimos dez anos, o montante das importações e exportações cresceu muito, porém os investimentos não acompanharam esse crescimento no mesmo ritmo, consequentemente houve um drástico aumento de inflação no ano de 2013.

Conforme as tabelas a seguir, pode-se observar o enorme crescimento do montante das importações e exportações num período de dez anos, o que por conseguinte, não foi acompanhado por investimentos.

Tabela 1 - Balança Comercial Brasileira - 2003

- ANO DE 2003 -													
SALDO	1.155	1.113	1.535	1.720	2.518	2.354	2.055	2.672	2.664	2.537	1.721	2.754	24.801
EXP.	4.805	5.001	5.239	5.710	6.372	5.875	6.104	6.403	7.280	7.566	5.980	6.748	73.084
IMP.	3.650	3.888	3.702	3.990	3.854	3.521	4.049	3.731	4.616	5.029	4.259	3.994	48.283

Fonte: Portal Brasil

Tabela 2 - Balança Comercial Brasileira – 2012

- ANO DE 2012 -													
SALDO	-1.306	1.706	2.022	879	2.960	805	2.872	3.225	2.553	1.659	-186	2.250	19.438
EXP.	16.141	18.028	20.911	19.566	23.215	19.353	21.003	22.381	19.998	21.763	20.472	19.749	242.580
IMP.	17.448	16.322	18.889	18.687	20.255	18.548	18.131	19.156	17.445	20.104	20.658	17.499	223.142

Fonte: Portal Brasil

Em relação aos portos, aeroportos, rodovias, ferrovias e hidrovias foram destacadas as principais concessões, investimentos e obras de infraestrutura realizadas desde a criação do PAC, assim como todos os eixos que o compõe.

Após o desenvolvimento deste estudo, há a necessidade de ser sugerido para futuras pesquisas acadêmicas, a análise atividades ligadas à logística de escoamento de produção brasileira em diversos focos.

Em termos pessoais, foi muito satisfatório realizar este estudo, pois tornou-se possível compreender melhor como está a situação da logística no Brasil e entender os projetos que estão sendo realizados para melhorar a qualidade dos modais de transporte.

REFERÊNCIAS

ALVARENGA, A.C.; NOVAES, A.G.N. **Logística aplicada**: suprimento e distribuição física. 3.ed.São Paulo: Edgar Blücher, 2001.

ANTÔNIO, Terezinha Damian. **Gestão de transportes**: livro didático / Terezinha Damian Antonio; design instrucional Marcelo Mendes de Souza. – Palhoça : UnisulVirtual, 2009.

BARQUERO, Antonio. **Desenvolvimento endógeno em tempos de globalização**. Porto Alegre: Editora da Universidade, FEE, 2001.

BENKO G. B; LIPIETZ A., (eds.). **Les régions qui gagnent**. Districts et réseaux: les nouveaux paradigmes de la géographie économique. Paris: PUF, 1992.

BRASIL. **Infraestrutura no Brasil**: Projetos, financiamentos e oportunidades. Ministério da Fazenda, março/2013. Disponível em: <https://www.fazenda.gov.br/portugues/documentos/2013/road_show_infraestrutura_no_brasil_2013.pdf> Acesso em jun 2013

BRIDI, Sônia. Rodovias em péssimo estado atrasam progresso do Brasil. TV Globo, Programa Fantástico, 09/06/2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/fantastico/quadros/brasil-quem-paga-e-voce/noticia/2013/06/rodovias-em-pessimo-estado-atrasam-progresso-do-brasil.html>>. Acesso em Jun. 2013.

CAMPOS, Antônio. **Comércio internacional e importação**. São Paulo: Aduaneiras, 1990.

COMEXBRASIL. **Importação**: Visão Geral. Portal Brasileiro do Comércio Exterior. Governo Federal. 2013. Disponível em: <<http://www.comexbrasil.gov.br/conteudo/ver/chave/como-importar:-visao-geral/menu/7>>. Acesso em: out. 2013.

Dias, Reinaldo e Rodrigues, Waldemar (organizadores): **Comércio Exterior, Teoria e Prática**. São Paulo: Atlas, 2004

INFRAERO AEROPORTOS. **Concessão de aeroportos**. Disponível em: <www.infraero.gov.br/index.php/br/institucional/concessao-de-aeroportos.html>. Acesso em: Jun. 2013.

FARO, Ricardo; FARO, Fátima. **Curso de comércio exterior: visão e experiência brasileira**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2010. xxii, 326 p.

FERRER, A. **Historia de la globalización** – Orígenes del orden económico mundial, V. I. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1996.

FLEURY, Paulo Fernando. **Perspectivas para a Logística Brasileira**. [1998?]. Artigo. 3 p. Disponível em: <http://professorricardo.tripod.com/Artigo_14.pdf>. Acesso em: out. 2013

G1. **Ociosidade atinge 70% dos principais aeroportos**. Jornal online. 12/08/2007. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,,MUL86760-5598,00.html>>. Acesso em: out. 2013

GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4a ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HERMANN, Kênia Alexandra Costa. **Comércio Exterior III: livro didático**. 1. Ed., rev. e atual. – Palhoça: Unisul Virtual, 2011.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional: veículo prático de competitividade : com abordagem além da logística de transporte**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011. 194 p.

LARRAÑAGA, Feliz A. A gestão logística Global. São Paulo: Editora Aduaneiras:2003.

LOPEZ, Jose Manoel Cortiñas; GAMA, Marilza. **Comércio exterior competitivo**. 2.Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2005.

LUDKE, M.; ANDRÉ, Marli E. D. A. **Pesquisa em educação: abordagens qualitativas**. São Paulo: EPU, 1986.

MADEIRA, Paulo César Silva. **Gestão de materiais e logística no varejo e serviços**. Livro didático. Palhoça: UnisulVirtual, 2005.

NOVAES, Antônio G. N. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação**. 3. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Campus, 2007. xvi, 400 p.

PAC. Sobre o PAC. Ministério do Planejamento. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>>. Acesso em: out. 2013

RAUEN, Fábio José. **Roteiros de investigação científica**. Tubarão, Ed. Unisul, 2002.

SECRETARIA DE PORTOS. **Sistema portuário nacional** Disponível em: www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional. Acesso em: Jun. 2013.

SOUZA, Cláudio Luiz Gonçalves. **A teoria geral do comércio exterior:** aspectos jurídicos e operacionais. Belo Horizonte: Editora Lider, 2003.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio Exterior Brasileiro**. São Paulo, Ed. Atlas, 2003.

VIEIRA, Aquiles. **Importação:** práticas, rotinas e procedimentos. São Paulo: Aduaneiras, 2006