

A APLICAÇÃO DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595 NOS PORTOS COMO PASSO INICIAL NAS MELHORIAS INFRAESTRUTURAS

Gabriel Trecco de Arruda Leme

(gabriel_trecco@hotmail.com)

Fatec Americana

Área Temática: Logística Portuária

Resumo

O presente artigo tem como objetivo uma abordagem sobre a Medida Provisória (MP) de nº 595 dos portos como primeiro passo para melhorias nos mesmos. A nova MP consiste em fazer licitações para empresas que comprovem documentalmente que irão melhorar o porto em infraestrutura e processos operacionais. O objetivo é mostrar que com a MP, os portos brasileiros alcançarão avanços significativos e conseguirão melhorar seus rendimentos com a movimentação das mercadorias. Foi realizada pesquisa estatística e bibliográfica, de caráter comparativo, fundamentado em uma pesquisa documental que consiste em fazer uma análise do conteúdo. Com a análise de um caso específico, pode-se demonstrar que a MP deve ajudar os portos brasileiros a se tornarem mais tecnológicos, e com isso poderão movimentar todas as cargas com uma maior eficiência, conseguindo assim despachar rapidamente para todo o Brasil, colocando os produtos no mercado com menor custo.

Palavras chaves: Medida Provisória, Portos, Infraestrutura.

Abstract

This paper aims to discuss the Provisional Measure (PM) nº 595 of the ports as a first step to improve them. The new PM is to make auctions for companies so that they can prove with documents that they will improve the port infrastructure and their operational processes. The goal is to show that with the PM, the Brazilian ports have achieved significant progress and to also show that they're able to improve their income with the movement of goods. A statistics and literature research was done, in a comparative character, based on documentary research that involves doing a content analysis. With the analysis of a particular case, one can prove that the PM should help Brazilian ports to become more technological, and thus can move all loads with greater efficiency, thereby achieving dispatch quickly throughout Brazil, putting the products on the market at a lower cost.

Keywords: Provisional Measure, Ports, Infrastructure.

1. Introdução

A importância da Logística vem aumentando cada vez mais no atual cenário da economia mundial, na medida em que se ganha consciência de seu imenso valor, principalmente após a 2ª Guerra Mundial, onde houve enormes progressos e avanços da parte tecnológica. Foram tantos esses últimos avanços que ao passar do tempo eles diminuíram muito os custos da produção e hoje geram significativa oportunidade para os custos logísticos serem estudados, analisados e minimizados.

Destaca o autor Rosa (2010), que a Logística existe desde os tempos mais antigos. Na organização das guerras, os líderes militares mostrados na história bíblica já utilizavam de métodos logísticos.

As guerras eram muito longas e nem sempre as tropas estavam próximas do lugar onde eram mantidos os suprimentos ou pessoas. Para fazer chegar os carros de guerra, grandes tropas, armamentos pesados e suprimentos, foi necessária uma extraordinária mobilização Logística. Envolve toda a organização dos soldados, a armazenagem, o transporte e a distribuição de todos os suprimentos, armas e munições, entre outras atividades. Durante muito tempo a Logística esteve associada somente com a atividade militar.

Quando houve a Segunda grande Guerra, aconteceu um enorme avanço tecnológico e a logística acabou abrangendo também outras partes da administração. Podemos então dizer que a logística cuida de toda organização, planejamento, controle e realização de várias outras tarefas associadas à armazenagem, distribuição de bens e serviços e também dos transportes. (ROSA, 2010).

Segundo Ballou apud ROCHA (2007, p. 19):

A Logística tem como objetivo prover o cliente com níveis de serviços desejados, ao menor custo possível. A meta de nível de serviço logístico é providenciar bens ou serviços corretos, no lugar certo, no tempo exato e na condição desejada ao menor custo possível.

O comércio internacional tem crescido relevantemente nas últimas décadas e tem sido muito influenciado pelos progressos nas comunicações e avanços tecnológicos.

Os portos no mundo são essenciais para a economia, pois estes são as portas de entrada do comércio exterior dentro da nação e a forma em que um país tem de comercializar com o resto de mundo, podendo expandir seus negócios, suprir suas necessidades caso não seja produtor de um determinado material e ainda melhora as relações com outros países e grupos econômicos.

A relevância do tema está no quanto os portos brasileiros são obsoletos em relação à tecnologia e como esse determinado atraso torna lento o seus processos de carga, descarga e movimentação dos materiais. Por muito tempo existiu uma falta de incentivo do governo na parte de infraestrutura dos portos, fazendo com que eles acabem se tornando ultrapassados, o que acaba gerando um gargalo em toda importação e exportação no Brasil.

No presente artigo será estudado um possível caminho para melhorar os portos brasileiros e como vai funcionar a MP nº 595 na prática, usando alguns exemplos e casos para ilustrar a situação como um todo.

1.1 Metodologia

O **problema** explorado nesse artigo foi que os grandes portos no Brasil estão completamente atrasados em relação a outros lugares do mundo. Os equipamentos não

são tão automatizados e tecnologicamente avançados e nem informatizados quanto os portos no exterior, fazendo com que o custo do porto fique alto e torne todo o processo lento.

Essa lentidão ocorre pois existem vários gargalos no porto, como exemplo a falta de praticidade no escoamento e distribuição da carga. A falta de investimento nos portos faz com que eles sejam muito obsoletos quando comparados com as referências mundiais. Além da demora em todo o processo de descarga e liberação dos materiais no porto, as rodovias não possuem condições adequadas, sendo necessária uma total interação intermodal para o bom funcionamento de tudo.

Como **pergunta** que se buscou responder se tem: como melhorar a infraestrutura nos portos brasileiros de maneira que se consiga torná-los mais rápidos, e assim fazer com que os custos diminuam para que se possa obter taxas melhores e se tornar referência no mercado internacional?

A **hipótese** tratada nesse trabalho é que provavelmente com a implantação da MP 595 (Medida Provisória de número 595), a chamada “Medida dos Portos”, surgiriam maiores ações de planejamentos e investimentos de curto, médio e longo prazo e com isso, aconteceria uma melhoria na infraestrutura dos portos, sendo o primeiro passo para diminuir o custo, pois o processo de movimentação das cargas se tornaria mais rápido; assim, o governo brasileiro passaria a obrigação de investir nos portos para as empresas arrendadoras, e esses certamente se tornariam mais tecnológicos ao longo do tempo, podendo assim reverter o atraso em relação a outros lugares do mundo.

O **objetivo geral** consistiu-se em estudar a aplicação da MP 595 dos portos como ponto de partida nas mudanças nos portos brasileiros, buscando conhecer se isso será o começo para novos investimentos e melhorias nos portos.

Os **objetivos específicos** foram: (a) fazer um levantamento bibliográfico sobre os modais de transportes, os portos e a MP dos portos, visando conhecer os pontos positivos e negativos das mudanças pretendidas; (b) analisar o potencial das vantagens e desvantagens da aplicação da MP, buscando conhecer a viabilidade do projeto para as melhorias dos portos e, (c) discutir a viabilidade da MP 595 para a modernização dos portos, objetivando observar as melhorias nos processos portuários.

O estudo se **justifica** pela relevância que o tema tem para o aluno pesquisador que busca um maior conhecimento no assunto. Também pela importância que tem para a instituição como uma nova fonte de pesquisa e ainda informação para futuros trabalhos. Para a sociedade trata-se de uma forma de adquirir dados, informações e um maior conhecimento sobre o tema.

As **Metodologias** utilizadas foram: do ponto de vista da abordagem da pesquisa ela será estatística onde, segundo Lakatos (2010, p. 90-91) é:

O papel do método estatístico é, antes de tudo, fornecer uma descrição quantitativa da sociedade, considerada como um todo organizado. Por exemplo, definem-se e delimitam-se as classes sociais, especificando as características dos membros dessas classes, e após, mede-se a sua importância ou variação, ou qualquer outro atributo quantificável que contribua para o seu melhor entendimento.

Do ponto de vista da natureza da pesquisa ela será bibliográfica, pois segundo Severino (2007, p. 122):

A pesquisa bibliográfica é aquela que se realiza a partir do registro disponível, decorrente de pesquisas anteriores, em documentos impressos, como livros antigos, teses e etc. Utiliza-se de dados ou de categorias teóricas já trabalhadas por outros pesquisadores e devidamente registrados. Os textos tornam-se fontes dos temas a serem pesquisados. O pesquisador trabalha a partir das contribuições dos autores, dos estudos analíticos constantes no texto.

Do ponto de vista do trabalho ele será comparativo, onde segundo Lakatos (2010, p. 89-90):

Ocupando-se da explicação dos fenômenos, o método comparativo permite analisar o dado concreto, deduzindo do mesmo os elementos constantes, abstratos e gerais. Constitui uma verdadeira “experimentação indireta”. É empregado em estudos de largo alcance e de setores concretos, assim como para estudos qualitativos (diferentes formas de governo) e quantitativos. Pode ser utilizado em todas as fases e níveis de investigação num estudo descritivo pode averiguar a analogia entre ou analisar os elementos de uma estrutura, nas classificações, permite a construção de tipologias e finalmente, em nível de explicação, pode, até certo ponto, apontar vínculos causais entre os fatores presentes e ausentes.

E por fim, o trabalho também será documental, pois segundo Severino (2007, p. 122-123):

No caso da pesquisa documental, tem-se como fonte documentos no sentido amplo, ou seja, não só de documentos impresso, mas, sobretudo de outros tipos de documentos, tais como jornais, fotos, filmes, gravações e documentos legais. Nestes casos, os conteúdos dos textos ainda não tiveram nenhum tratamento analítico, são (sic) ainda matéria prima, a partir da qual o pesquisador vai desenvolver sua investigação e análise.

2. Relato Circunstanciado

Hoje existem vários métodos de distribuição de produtos pelo mundo, as formas pelas quais eles chegam até os seus consumidores. Os transportes consistem na distribuição concreta da mercadoria, ou seja, refere-se aos diversos meios que são utilizados para a movimentação das mesmas. Dentre todas as atividades, os transportes tem um papel essencial na economia, pois o sistema de transporte forma uma base para o comércio e gera ganhos que podem ser repassados a todos os consumidores.

Segundo Rocha (2007, p. 25):

O transporte pode ser considerado como a atividade mais importante da logística, pois se trata da atividade responsável pela maior parte dos seus custos e cria possibilidades para agregar valores aos produtos, dois principais objetivos da logística para a empresa.

Na Logística esses métodos de transportes são divididos entre os cinco tipos básicos de modais: Aeroviário, Rodoviário, Ferroviário, Dutoviário e Hidroviário.

2.1 Os Modais

O Modal Aeroviário tem como principais vantagens uma grande disponibilidade de serviços oferecidos, com boas condições de confiabilidade e sua velocidade, principalmente para grandes distâncias. Os custos para o transporte de mercadorias no modal aeroviário são os mais altos, portanto, esse tipo de transporte se mostra ideal para produtos que precisem de extrema rapidez na parte da entrega, de alto valor/peso, produtos perecíveis ou que tenham uma grande distância a ser percorrida para ser entregue.

O Modal Ferroviário se mostra como um meio de transporte dos mais baratos, mas também com os níveis de serviços inferiores e baixa mobilidade, precisando que quase sempre precise ser carregado e descarregado com uma complementação do modal rodoviário. Os trens transportam principalmente matérias-primas, manufaturados com baixo valor e grãos.

O Modal Dutoviário é ideal para o transporte de gasosos ou líquidos, principalmente em longas distancias, onde se mostra bastante eficiente e vantajoso. Hoje já existem experiências na utilização de dutos para sólidos em suspensão, onde eles enchem os dutos com água e os materiais a granéis ficam suspensos nela, sendo levados de um lado ao outros.

Já o Modal Rodoviário é o mais conhecido. É ideal para rotas de distancias não tão longas já que ele também apresenta um custo elevado. Uma das grandes vantagens é a sua flexibilidade e mobilidade, não precisando de carga e descarga entre a sua origem e seu destino. Outra vantagem é que esse tipo de modal quase nunca precisa de outro modal para complementa-lo, ou seja, pode transportar todas as mercadorias de porta a porta.

Por fim, o Modal Hidroviário que no caso será o foco do estudo é interessante, pois ele carrega muito material em seu interior no caso de grandes embarcações marítimas, que hoje são as responsáveis pela entrada e saída de matérias importados e exportados por exemplo. Os principais produtos que normalmente são transportados nesses cargueiros são minérios, carvão, cascalhos, grãos, granéis líquidos como petróleo ou até mesmo sucos. (ROCHA, 2007).

2.2 Os Portos

Segundo Camargo (2010):

Porto organizado, portanto, é o conjunto de instalações portuárias e de infraestrutura de proteção e acesso aquaviário (art. 1º, § 1º, IV) que tem como objetivo a prestação de serviços públicos portuários pela União, diretamente ou mediante concessão, consistentes na movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário (art. 1º, § 1º, II).

Ou seja, os portos nada mais são do que um complexo de instalações portuárias que tem como foco prestação de serviços consistentes na movimentação e armazenagem de cargas nas imediações do porto, provenientes ou destinadas ao transporte marítimo.

De acordo com Rocha (2007, p. 28):

Com o advento dos contêineres, o modal hidroviário passou a ter uma grande importância para as cargas gerais, podendo assim aliar-se com os grandes navios porta-contêineres que sejam de linhas regulares, isto é, que tenham predefinido (sic) as datas em que farão suas escalas nos portos, uma programação bem definida de cargas e assim se utilizar de um transporte mais barato. A containerização mudou radicalmente o panorama do transporte de carga geral por este modal, sendo o seu crescimento exponencial.

Quando as mercadorias chegam aos portos, elas precisam ser rapidamente transferidas para outros tipos de transportes como trens e caminhões, para que não ocorra uma superlotação e demora na carga e descarga dos navios. Hoje no Brasil existem vários portos, porém eles não são altamente equipados como os portos do exterior, por exemplo, o porto de Roterdã na Holanda. No Brasil, um dos principais portos que tem uma grande movimentação de carga é o Porto de Santos, no estado de São Paulo. (SEIBE, 2005)

A importância dos portos está diretamente ligada a toda intermodalidade, à geração de novos empregos em diferentes áreas do mercado, direta ou indiretamente, ao aumento na movimentação das cargas no país e ao engrandecimento do setor de logística dentro do mercado internacional. Com todos esses fatores interligados, podemos dizer que os portos são extremamente importantes para a economia de um país, onde ele faz com que tudo gire e siga um ciclo virtuoso de geração de oportunidades.

Podemos ver algumas reclamações dos portos, onde cita o autor:

Os principais problemas são a falta de áreas para armazenagem de cargas nas zonas de produção, a ineficiência de acessos terrestres e, sobretudo, a subutilização do transporte hidroviário, que ajudaria a pulverizar a chegada da carga. Junto com as deficiências nos portos, são esses fatores que ajudam a onerar, na ponta, o custo do produto brasileiro (VALOR, 2013)

3. Discussões

Conforme Tabela 1, pode-se ver a quantia recebida da receita bruta onde o porto de Santos recebeu metade do que o porto de Roterdã mesmo movimentado apenas 25% de toda a carga. Em relação aos investimentos realizados, o porto de Roterdã investiu cerca de R\$ 1,2 bilhões no ano de 2011 e o porto de Santos investiu apenas 3% dessa quantia, cerca de 35 milhões, o que não se explica olhando o capital recebido na receita bruta. Sendo assim, pode-se ver uma imensa diferença entre os resultados dos portos já que o porto de Roterdã se mostra muito melhor equipado.

O porto Holandês supera em todos os aspectos o porto de Santos, onde ele recebeu mais navios, movimentou mais carga e tudo isso se explica por conta dos investimentos realizados, que é muito maior do que o investimento feito em Santos. (RITTNER, 2013)

Outro ponto válido para os estudos são que, a organização do porto de Roterdã consegue fazer planejamentos de curtos, médios e longos prazos, como por exemplo, o plano Maasvlakte 2, que é uma ampliação do porto de Roterdã, onde foram feitos os projetos há dez anos atrás e devem mostrar significavelmente suas melhorias em até vinte anos após o início das obras. Esse projeto faz parte de uma ideia de poder até duplicar as movimentações nos portos. Portanto, tudo isso se deve não só à todo investimento feito no porto, mas também de projetos que mostrem ser capaz de melhorá-lo como um todo, mesmo que a longos prazos (APM, 2012).

Tabela 1: Porto de Rotterdam versus Porto de Santos 2011

	Rotterdam (a)	Santos (b)	(b / a) em %
Nº de navios	33.681	5.526	16,41
Volume de carga (t)	434.600.000	97.170.000	22,36
Receita bruta (R\$) ¹	1.367.982.000	738.700.000	54,00
Investimento (R\$)	1.149.291.000	35.500.000	3,10
Nº de funcionários	1.220	1.360	111,48
Produtividade (t/h) ²	50.301	11.247	22,36

FONTE: ANTAQ (2013, P. 23)

3.1 Estudo de Caso: A aplicação da MP de nº 595 dos portos

A MP nº 595 também conhecida como “MP dos Portos” foi votada em 2013 no congresso. A nova medida provisória tem como plano uma melhoria infraestrutural

logística de todo o país, adequando-a aos portos estrangeiros quanto a eficiência e alterando a lei 8.630 obsoleta, vigente até agora. O foco principal do governo federal é abrir um espaço maior para as empresas privadas e estabelecer novos critérios para o arrendamento e a exploração de terminais de movimentação de carga entre portos públicos. A nova medida provisória é parte de um projeto de investimento de R\$ 54,2 bilhões nos portos lançado em dezembro de 2012 que, junto com outras medidas, tem o objetivo de reduzir o custo do frete marítimo no Brasil em até 20%. (PEDUZZI, 2013)

Alguma das mudanças impostas na nova medida provisória é em relação ao critério de escolha de organizações nas licitações para os novos terminais. Pela antiga lei dos portos de 1993, quem ganhava a licitação era a empresa que pagasse maior valor pela concessão do serviço no porto e agora o critério passa a ser de qual empresa pode oferecer maior eficiência com menor tarifa, ou seja, que possa oferecer uma maior movimentação de carga pelo menor valor por tonelada.

Os portos são conduzidos pelo governo federal e são operados pelas organizações privadas que pagam aluguel e podem utilizar e movimentar as cargas. Com as mudanças, os novos contratos serão renovados por 25 anos com a condição de que as empresas realizem os investimentos nos portos e não o governo, como na maioria dos portos no exterior. Existem punições para toda omissão ou ação, involuntária ou voluntária do não cumprimento de seus papéis nos portos, onde serão executadas por meio de advertências, multas, proibições de ingresso na área do porto e suspensões de ambas até seis meses, podendo chegar à cancelamento de todo credenciamento do operador portuário. (BRASIL, 2013).

A empresa Embraport (Empresa Brasileira de Terminais Portuários) é a responsável por toda a operação do mais novo terminal portuário privado do Brasil, organização localizada na margem direita do Porto de Santos (SP). Com os investimentos totais da ordem com cerca de R\$ 2,3 bilhões, proporcionou a geração de mais de 1500 empregos indiretos e 700 diretos.

Instalado em uma área estratégica com acesso por via marítima, ferroviária e rodoviária, em sua primeira fase, o empreendimento total conta com 653 metros de cais, 207 mil m² de pátio e uma capacidade de movimentação anual de 1,2 milhão de TEU's (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). (EMBRAPORT, 2014)

A Embraport foi uma das primeiras organizações a assinar a nova lei dos portos que permite a movimentação, investimentos e exploração da área por 25 anos podendo renovar o contrato mais uma vez pelo igual período.

3.2 Resultados

Para melhorar o processo nos portos Brasileiros é necessária uma mudança na forma de investimentos e planejamento, já que eles não suprem a nossa necessidade, fazendo assim que os portos se transformem obsoletos, custosos e com uma demora de movimentação e despacho que acaba tornando os produtos mais caros e menos competitivos no mercado. Por isso foi criada a chamada MP dos portos.

A MP dos portos já está sendo adotada por algumas organizações dentro dos portos brasileiros com novo contrato por meio de licitação com duração de 25 anos e com isso já começam a aparecer alguns resultados positivos por mais nova que seja a lei. A empresa Embraport como já mencionada acima foi uma das primeiras empresas a assinar a MP e com esse novo contrato já mostra um determinado avanço nos números de movimentação do porto. Vários sindicatos assinaram um documento a favor da MP também, dizendo ser interesse dos trabalhadores portuários. (MENDES, 2014)

Com o novo contrato a organização esta construindo um novo terminal moderno e segundo o diretor de planejamento estratégico da CODESP (Companhia das docas do estado de São Paulo) vai dar uma folga maior ao porto que hoje opera com quase sua capacidade máxima, onde a demanda e capacidade estão lado a lado. (BARCO, 2011)

Segundo a Emraport (2014):

A meta da empresa é se consolidar como um “hub” (ponto de conexão) no Porto de Santos para cabotagem e navegação de longo curso, e ser referência em produtividade e eficiência, com índices de excelência em sua operação. Além disso, a empresa busca contribuir para reduzir as carências do setor portuário e para o desenvolvimento e competitividade do País, bem como para a geração de emprego e renda na região de Santos.

Para tanto, conforme divulga em seu site, a Emraport possuem planos de investimento para a construção de mais 300 mil m² em sua área portuária, praticamente dobrando a sua área de operação.

Podemos ver então que com a nova medida provisória, já se começa a mostrar um avanço por parte da infraestrutura dos portos, sendo necessário comprovar o avanço por meio de pesquisas e planos para ganhar a licitação e então obter liberdade para explorar o porto e investir em melhorias.

4. Considerações Finais

A partir dos dados e argumentos apresentados nesse artigo que diz respeito a nova medida provisória como o primeiro passo para avanços tecnológicos na infraestrutura dos portos, os tornando mais competitivos no mercado internacional e abrindo as portas para novos produtos e mercados no Brasil, melhorando a economia e relações publicas.

O objetivo do artigo foi dado como estudar a aplicação dessa MP dos portos como um ponto de partida nas mudanças necessárias nos portos brasileiros e se isso será o inicio de novos investimentos, planejamentos e melhorias nos portos.

A pergunta foi respondida com o artigo onde se diz respeito a toda melhoria dos portos e avanço da infraestrutura com a chegada da nova medida provisória. Com a nova MP as empresas que desejam participar das licitações precisam mostrar um plano e planejamento demonstrando as alterações, melhorias e investimentos que irão fazer nos portos que assumirem, sendo assim uma forma de obter avanços como um todo, principalmente na parte de movimentação, tornando o processo mais rápido e consequentemente menos custos, fazendo os produtos girar dentro do porto e que sejam despachados rapidamente para o mercado.

Com os pontos mostrados no artigo, pode-se ver a falta de investimentos e planos para os portos, sendo muito inferiores aos relacionados no porto de Roterdã, por exemplo. Mesmo esse porto sendo um *Hub* (concentrador e distribuidor de cargas para outros portos menores) não explica um percentual de investimentos tão inferior no porto de Santos, sendo necessária uma mudança geral para que hajam melhorias.

A medida provisória de nº 595 vem com o objetivo de melhorar os avanços nos portos, fazendo com que as empresas que se apropriam dos terminais, invistam e mostrem planos de melhorias para conseguirmos diminuir os custos dentro do porto, custos estes gerados pela movimentação obsoleta e tempo parado esperando despacho dos terminais para fora.

Os resultados já observados neste pequeno período desde que a MP foi anunciada e aplicada já começam a aparecer e de maneira positiva, como por exemplo, nos terminais da empresa Emraport, onde já pode ser visto um aumento na movimentação em Santos apenas com os investimentos já feitos nesse curto espaço de tempo.

Outros futuros estudos poderão mostrar mais pontos quantitativos em relação aos novos equipamentos e avanços utilizados na movimentação das cargas, passado um maior tempo de aplicação da medida provisória para ver realmente os avanços feitos e estudar possíveis alterações pelas políticas perpetradas pelo governo a fim de melhorar o desempenho das mudanças.

5. Referências

APM, Terminals (03/19/2012) **APM Terminals orders Maasvlakte 2 equipment**. Disponível em: <<http://www.portofrotterdam.com/en/Business/containers/Pages/container-workhorse-style>> Acesso em 21 fev 2014 13:24

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **Citação: NBR-10520/ago - 2002**. Rio de Janeiro: ABNT, 2002.

_____. **Referências: NBR-6023/ago. 2002**. Rio de Janeiro: ABNT, 2002.

BARCO, R. **Movimento de contêiner em alta**. Portal do Porto de Santos. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/clipping.php?idClipping=17518>>. Acesso em 27 out. 2014. 23:12

BRASIL. Casa Civil. **MP 595**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Mpv/595impresao.htm>. Acesso em: 22 fev. 2014. 11:03

CAMARGO, S. L. de. **Porto organizado**. Portal Scamargo. Disponível em: <<http://www.scamargo.adv.br/scripts/forum/textoTema.asp?Id=26&tema=Porto+Organizado+-+Instala%E7%E3o+Portu%E1ria+de+Uso+Privativo+-+Terminal+de+Uso+Privativo>> Acessado em: 20 out. 2014 12:45

EMBRAPORT. **Expansão estratégica**. Disponível em: <<http://www.terminalemraport.com.br/>>. Acesso em: 15 nov. 2014. 14:59

LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010. p. 88-92 12:13

MENDES, P. **Centrais sindicais assinam documento de apoio à MP dos Portos**. Portal G1. Disponível em: <<http://g1.globo.com/politica/noticia/2013/05/centrais-sindicais-assinam-documento-de-apoio-mp-dos-portos.html>> Acesso em 20 out. 2014. 16:11

PEDUZZI, Pedro e RICHARD, Ivan (15/05/2013) **Entenda o que prevê o texto da MP dos Portos**. Portal Agência Brasil. Disponível em: <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2013-05-15/entenda-que-preve-texto-da-mp-dos-portos>>. Acesso em 01 mar 2014. 00:12

PORTO DE SANTOS. **Resumo histórico**. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/historia.php>>. Acesso em: 22 fev. 2014>. 01:45

RITTNER, Daniel. (20/03/2013) **Porto de Roterdã quase quintuplica produtividade do porto de Santos, diz antaq**. Portal Valor Econômico. Disponível em: <<http://www1.valor.com.br/politica/3053532/porto-de-roterda-quase-quintuplica-produtividade-de-santos-diz-antaq>>. Acesso em: 22 fev. 2014 11:15

ROCHA, P. C. A. **Logística Aduana**. 3. ed. São Paulo : Aduaneiras, 2007. p. 01-30. 02:30

ROSA, T. **Historia da logistica**. Portal do Administrador. (8 dez 2010). Disponível em: <<http://www.administradores.com.br/artigos/administracao-e-negocios/historia-da-logistica/50482/>>. Acesso em: 22 fev. 2014. 01:40

SEIBE, Felipe. (14/11/2005). **O melhor porto do mundo**. Revista Exame. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/0856/noticias/o-melhor-porto-do-mundo-m0080225>>. Acesso em: 22 fev. 2014 09:50

SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científica**. 23. ed. rev. atual. São Paulo: Cortez, 2007. p. 120-125. 01:50

VALOR (04/07/2013) **Caos no porto de Santos retrata antigos problemas**. Portal Portogente. Disponível em: <https://portogente.com.br/noticias-do-dia/caos-no-porto-de-santos-retrata-antigos-problemas-71597> Acesso em: 10 dez. 2014 13:40

“O conteúdo expresso no trabalho é de inteira responsabilidade do autor.”