

CENTRO PAULA SOUZA
Etec CIDADE TIRADENTES
EXTENSÃO ESCOLA ESTADUAL
PROFESSOR SIMÃO MATHIAS
Curso Técnico em Logística

Maria Clara Ferreira Pereira Souza

Maria Joicy Melo Santos

Mayra Luiza da Silva

Rute dos Santos de Oliveira

Yasmin Cibeli da Silva

LOGÍSTICA NO PORTO DE SANTOS:
ENTRADA E SAÍDA DE CARGAS

São Paulo

2023

Maria Clara Ferreira Pereira Souza

Maria Joicy Melo Santos

Mayra Luiza da Silva

Rute dos Santos de Oliveira

Yasmin Cibeli da Silva

**LOGÍSTICA NO PORTO DE SANTOS:
ENTRADA E SAÍDA DE CARGAS**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso Técnico em
Logística da Etec Cidade
Tiradentes, orientado pela
Professora Danielle Claro Blasques,
como requisitos para obtenção do
título técnico em Logística.

São Paulo

2023

FOLHA DE APROVAÇÃO

LOGÍSTICA NO PORTO DE SANTOS – entrada e saída de cargas

Trabalho de conclusão de curso apresentado como exigência parcial, para a obtenção do certificado de Técnico em Administração Integrado ao Ensino Médio à Escola Técnica de Cidade Tiradentes.

COMISSÃO JULGADORA

Profº

Instituição: Etec de Cidade Tiradentes

Profº

Instituição: Etec de Cidade Tiradentes

Profº

Instituição: Etec de Cidade Tiradentes

Professor Orientador:

São Paulo, 03 de dezembro de 2023

Dedicamos este trabalho aos nossos familiares, que nos apoiaram desde o início do curso. Dedicamos também a nossa fé, pois ela foi o combustível que nos fez concluir este trabalho.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a nossa coordenadora Mônica Paixão que durante todo o curso fez o que era necessário durante para o nosso bom desenvolvimento de habilidades técnicas. Somos gratas também pela Professora Daniellei Claro, que nos orientou para a conclusão deste trabalho de conclusão de curso

- Os “atrasos”, na realidade, são as faltas de logística.

(KABRAL ARAÚJO)

RESUMO

Este presente trabalho tratará do maior Porto da América Latina, o Porto de Santos. O principal canal de entrada e saída de mercadorias do país, é considerado “o motor da economia brasileira”, pois é por ele que os produtos agrícolas, principais itens da economia brasileira, são exportados. A sua importância para a logística brasileira depende da atividade bem-sucedida no Porto, empecilhos como o excesso de burocratização, falta ou má manutenção de vias de acesso ao Porto de Santos podem gerar atrasos nas exportações e importações afetando diretamente a economia do país e também de outros países dependentes dos produtos aqui produzidos.

Devido à importância do Porto de Santos para a logística brasileira, deve-se fazer melhorias em sua infraestrutura, pois para o bom funcionamento da maior unidade logística do país são necessários investimentos governamental e estatal. Neste presente trabalho, será falado sobre as possíveis soluções para os atrasos na logística do Porto de Santos, como unificar processos burocráticos, mais vias de acesso de transporte de cargas, possível agendamento de cargas nos pedágios dos caminhos de Santos, dragagem no Porto, facilitação do transporte de cargas a granel e uma possível instalação de uma unidade aeroportuária no Porto de Santos.

Palavras-chaves: Porto de Santos, Importação exportação, logística brasileira, transporte de cargas.

ABSTRACT

This present work will deal with the largest port in Latin America, the Port of Santos. The main channel for the entry and exit of goods in the country, it is considered “the engine of the Brazilian economy”, as it is through it that agricultural products, the main items of the Brazilian economy, are exported. Your importance for Brazilian logistics depends on successful activity in the Port. Obstacles such as excessive bureaucratization, lack or poor maintenance of access roads to the Port of Santos can generate delays in exports and imports, directly affecting the country’s economy and other countries dependent on the products here produced.

Due to the importance of the Port of Santos for Brazilian logistics, improvements must be made to its infrastructure, as government and state investment are necessary for the proper functioning of the largest logistics unit in the country. In this present work, we will talk about possible solutions for delays in the logistics of the Port of Santos, such as unitizing bureaucratic processes, more access routes for cargo transportation, possible scheduling of cargo at toll booths on the Santos roads, dredging in the Port, facilitation of bulk cargo transport and a possible installation of an airport unit in the Port of Santos.

Keywords: Port of Santos, Import export, Brazilian logistics, cargo transport.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
Problemática	11
Hipóteses.....	11
Objetivo Geral	11
Objetivos Específicos.....	11
Justificativa.....	11
Metodologia.....	12
CAPÍTULO 1 - O QUE É LOGÍSTICA?.....	13
1.1. Atividades Primárias	15
1.2. Evolução da Logística	16
CAPÍTULO 2 – HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS.....	18
2.1. Companhia Docas de Santos.....	18
2.2. Porto de Santos no século XX	20
2.3. Porto de Santos no século XXI	20
CAPÍTULO 3 – O QUE É EXPORTAÇÃO?.....	20
3.1. Como Funciona as Exportações?	21
3.2. Tipos de Exportações	22
3.2.1. Exportação com Cobertura Cambial	22
3.2.2. Exportação sem Cobertura Cambial	22
3.2.3. Exportação no Porto de Santos.....	22
CAPÍTULO 4 – O QUE É IMPORTAÇÃO?	25
4.1. Importação Direta	25
4.1.1. Importação indireta	26
4.1.2. Passo a passo da Importação.....	26
4.1.2.1. Fluxo do processo de importação.....	27
4.1.3. Alguns Produtos Importados através do Porto de Santos.....	27
CAPÍTULO 5 – CUSTO BRASIL	28
5.1. Custo Brasil no Porto de Santos.....	30
5.1.2. Custo na Exportação	31
5.1.3. Custo na Importação.....	34
5.1.4. Custos e despesas nas importações e exportações no Porto de Santos.....	36
5.1.4.1 Custo	36
5.1.4.2 Custos Fixos.....	37
5.1.4.3. Custos Variáveis	37

5.1.4.4. Custos Diretos	38
5.1.4.5. Custos Indiretos	38
5.1.4.6. Despesas	39
CAPÍTULO 6 – TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL	41
6.1. Rotas para o Porto de Santos:.....	44
6.1.1. Rodovias Anchieta e Imigrantes.....	44
6.1.2. Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ)	48
CAPÍTULO 7 – FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	51
7.1. Canais de Parametrização	53
CAPÍTULO 8 – BUROCRATIZAÇÃO DE CARGAS NO BRASIL	54
8.1. Burocratização de Cargas no Porto de Santos	55
CAPÍTULO 9 - TREINAMENTO DE DESENVOLVIMENTO DOS COLABORADORES DO PORTO	57
9.1 APS (Autoridade Portuária de Santos)	57
9.1.2. Fundação Cenep.....	58
9.1.3. Jovens aprendizes	58
9.1.4. Estagiários	59
9.1.5. Programa de Educação Continuada da APS.....	59
9.1.6. Objetivo do treinamento e desenvolvimento dos colaboradores.....	59
CAPÍTULO 10 - Soluções para os problemas encontrados no Porto de Santos	60
ANÁLISE DE RESULTADOS	61
CONSIDERAÇÕES FINAIS	66
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....	67

INTRODUÇÃO

Este presente trabalho tratará de um dos maiores portos do Brasil, o Porto de Santos. Traremos os princípios empecilhos que atrapalham e atrasam a logística do Porto, o que influencia diretamente na logística brasileira, pois o Porto de Santos é o maior centro de movimento de entrada e saída de cargas do país.

Traremos também soluções possíveis para o desdobramento dos obstáculos logísticos do Porto, ressaltamos que o interesse do Poder é de extrema importância para a resolução destes obstáculos que influência diretamente no cenário econômico e logístico brasileiro.

Problemática

Os desafios na burocratização da Logística no Porto de Santos e quais são as dificuldades na entrada e saída de cargas.

Hipóteses

- Falta de contratação de funcionários para atuar na burocratização dos portos;
- Demora no agendamento online;
- Processo lento na fiscalização das cargas;
- Uma única rota para acesso ao Porto de Santos.

Objetivo Geral

As possíveis soluções que diminuiriam as dificuldades na entrada e saída de cargas no Porto de Santos.

Objetivos Específicos

- Agendamento das cargas nós pedágios de Santos;
- Unitizar os processos burocráticos;
- Implementação de uma estrutura aeroviária no porto de Santo.

Justificativa

A Justificativa para este presente trabalho é a importância do Porto de Santos, pois ele detém o maior fluxo de entrada e saída de mercadorias do país. Ele influencia

na economia do Brasil. E é através dele que são exportados grande parte dos produtos naturais do nosso país, por exemplo: café, carne bovina, laranja e soja.

Metodologia

Para o desenvolvimento desse Trabalho de Conclusão de Curso foram empregados os seguintes métodos de pesquisa:

Pesquisas exploratórias, quantitativas e qualitativas;

Pesquisas bibliográficas (inserir um texto)

Pesquisas em Artigos científicos (inserir um texto)

Pesquisas em Teses e monografias (inserir um texto)

Visitas técnicas (inserir um texto)

Estudos de caso (inserir um texto)

CAPÍTULO 1 - O QUE É LOGÍSTICA?

Segundo Roberto (2018), a palavra logística tem origem no grego “logistikos”, que significa cálculo e raciocínio no sentido matemático, que depois se transformou em “Logisticus” no latim antigo de Roma. Outras definições mostram a origem em “Logus” que significa razão, discurso e raciocínio matemático também foi apontando como origem da palavra Logística. “Logos” calcular, pensar e analisar, ou seja, o uso da lógica está na arte de calcular ou manipular detalhes de uma operação.

A Logística surgiu na antiguidade, quando o Homem foi capaz de armazenar, embalar e transportar seus alimentos. Segundo Antunes (2005), a Logística já era utilizada pela civilização egípcia para a manutenção dos armazéns públicos ao longo do Rio Nilo, produzindo e colhendo grãos para alimentar a população entre as safras, cerca de 2000 a 1800 a.c.

“Logística é o processo de planejamento do fluxo de materiais, objetivando a entrega das necessidades na qualidade desejada no tempo certo, otimizando recursos e aumentando a qualidade nos serviços” (BALLOU, 1999).

Para o CSCMP, Conselho Internacional dos Profissionais de Logística e Supply Chain (2018), a logística é o processo de planejamento, implantação e controle do fluxo eficiente de mercadorias, serviços e das informações relativas desde o ponto de origem até o ponto de consumo com o propósito de atender às exigências dos clientes. A Logística foi fundamental em vários eventos da história humana. A Logística acompanhou o desenvolvimento humano do passado até os dias atuais, nossos antepassados utilizavam a logística antes dela ser conhecida como tal.

De acordo com Butta (2018), os nossos ancestrais conheceram a agricultura. Dessa maneira, os povos moravam em direção as regiões com boas condições e recursos favoráveis. E através da agricultura o Homem começou a guardar os alimentos além de sua capacidade de consumo imediata, criando os estoques. A boa administração dos alimentos em estoque permitiu a alimentação da espécie humana em épocas de escassez. Existem evidências da utilização de troncos de árvores como embarcações nas atividades de pesca, cerca de sete mil anos atrás. Este relato prova a utilização de um transporte que não fosse animal. No ano 3500 a.c. a roda foi criada, e com ela houve o avanço e desenvolvimento dos meios de transporte.

Com o desenvolvimento dos veículos como carruagens e embarcações, e o surgimento das rotas comerciais a logística começava a ser cada vez mais abrangente. Segundo Paura (2011), as viagens se tornaram mais longas, e os comerciantes já praticavam técnicas de estocagem de produtos nos veículos, evitando perdas e aumentando a capacidade de estoque. De forma remota, iniciava-se os estudos sobre a demanda por produtos determinados, assim como a cartografia se desenvolvia com caminhos mais eficientes e conseqüentemente, mais rápidos. Um exemplo disso na História, são as técnicas logísticas que foram utilizadas em guerras, as Tropas de Alexandre, o Grande (310 a.c.), eram estrategicamente organizadas. Mantimentos, munições e água não faltavam aos soldados, tudo era perfeitamente distribuído para a tropa.

Segundo Paura (2011), a logística tem sua origem em civilizações antigas. Alexandre, o Grande, fez valer os conhecimentos e técnicas de guerra para que a logística fosse aplicada de forma eficiente. A tropa de Napoleão sucumbiu por falta de planejamento logístico ao invadir a Rússia. Foi no contexto militar que a Logística se desenvolveu e ganhou protagonismo. Isso porque, os armamentos, carros de guerra, suprimentos e o transporte das tropas até o local de batalha é algo que exige uma boa organização e um bom planejamento na execução dessas tarefas.

Na antiguidade, segundo Paura, 2011 os castelos eram armazéns estratégicos, pois tinham agricultura e pecuária no entorno deles. Desse modo, a conquista de um castelo era importante para estocar os mantimentos, além de marcar território e expandir a conquista para territórios vizinhos. O caminho percorrido pela tropa também tinha grande importância, porque percorrer uma distância maior, mas que trouxesse maior benefício significa vantagem nas frentes de batalha.

“No século XVIII, o exército de Napoleão foi derrotado pela estratégia utilizada pelo povo russo. O exército de Bonaparte avançava pelas cidades e vilas russas, os moradores fugiam para as regiões mais remotas, mas antes de saírem em direção a essas regiões, o povo destruíra suas casas e vilas, para não deixarem condições favoráveis e mantimentos aos invasores. Essa técnica de planejamento foi vital para o sucesso da nação russa que estava sendo atacada” (PAURA, 2011).

De acordo com Celestino (2023), apesar da logística já ser material de guerra, somente na 1ª Guerra Mundial, a palavra ganhou maior relevância. Utilizava-se termos como administração, organização e economia de guerra como sinônimos ao que hoje conhecemos como logística. Porém, foi na 2ª Guerra Mundial, conflito que

aconteceu entre 1939 e 1945, que a Logística se tornou uma ciência, uma vez que a Guerra necessitava de mantimentos no lugar certo e no tempo necessário. Também foi na 2ª Guerra Mundial que a Logística deixou de estar diretamente ligada ao contexto militar, e passava a fazer parte das rotinas e estratégias das empresas.

” Muito antes de interessar aos homens de negócios, de forma organizada, a administração da logística militar já tinha se desenvolvido. De acordo com uma frase difundida nos meios militares, atribuída a variados autores: “Amadores discutem tática e estratégia, profissionais discutem logística”. James Roche, secretário da Força Aérea dos EUA, citou a frase ao relatar os aspectos que condicionaram a campanha norte-americana vitoriosa no Iraque, em 2003” (BALLOU, 1993).

Segundo Paura (2011), o que antes era indispensável para o êxito militar, se tornou um diferencial competitivo das empresas, a logística hoje vai mais além, saindo até do âmbito empresarial, hoje ela faz parte do dia a dia das atividades humanas, temos logística até na organização de cidades, pois é necessário que haja uma boa infraestrutura e fluxos de transportes eficientes nas vias públicas, para que se tenha qualidade de vida nas cidades. Quando os conceitos logísticos são utilizados de forma proveitosa pela administração Pública, há ganhos tanto para as empresas quanto para a população.

1.1. Atividades Primárias

A Logística tem três atividades primárias, Segundo Ballou (2001), as atividades de transporte, manutenção de estoques e processamento de pedidos, são consideradas primárias, porque elas contribuem com a maior parcela do custo total da logística, ou seja, são essenciais para a coordenação e o cumprimento da tarefa logística.

Segundo Butta (2021), o transporte é considerado a atividade logística mais importante por maioria das empresas, porque ela absorve, em média, dois terços dos custos logísticos. Essa atividade é essencial, pois as empresas precisam constantemente providenciar a movimentação de suas matérias-primas ou de seus produtos acabados selecionando o modal de transporte mais plausível (rodoviário, ferroviário, aeroviário, aquaviário ou dutoviário) e as empresas também necessitam selecionar os serviços desse transporte; a programação de veículos, roteirização, seleção de equipamentos, entre outros.

Para Ballou (2021), a gestão ou manutenção de estoques também é essencial, pois é viável providenciar produção ou entrega rápida aos clientes. Os estoques agem

como um equilíbrio entre a oferta e a demanda, porque disponibiliza produtos necessários aos clientes, enquanto fornece flexibilidade a produção e a logística para buscar métodos mais eficientes de manufatura e distribuição. A manutenção de estoque envolve manter seus níveis mais baixos possíveis; envolve também decisões quanto layout, combinação de produtos em pontos de estocagem, níveis de segurança, estratégias de suprimentos, política de estocagem de matérias-primas e de produtos acabados, e tipos de estratégia como Just-in-time. Enquanto o transporte adiciona valor de “lugar, o estoque chega valor de “tempo” ao produto, pois o produto não tem valor a menos que esteja nas mãos do cliente quando ou onde desejam consumi-los.

De acordo com Ballou (2001), o processamento de pedidos e seu fluxo de informação possuem custos bem menores quando comparados aos custos de transporte ou de manutenção de estoques. Porém, processamento de pedidos é uma atividade minuciosa em termos do tempo necessário para levar bens e serviços aos clientes. É também a atividade que dá início à movimentação de produtos e a entrega de serviços. A administração do processamento de pedidos envolve normalmente decisões quanto aos clientes (atendimento) e transmissão de informações para produção com o nível de serviço desejado; métodos de transmissão de informação de pedidos de vendas. (Ballou, 2001).

1.2. Evolução da Logística

Segundo Butta, (2018), a evolução da logística se dá no poder de comprar, pois o cliente pode comprar produtos de praticamente todos os lugares do mundo. Tudo o que hoje pode ser visto no âmbito de consumo globalizado e todo o constante desenvolvimento é graças ao papel da logística. Através dos caminhos da logística o mundo se torna mais conectado, competitivo e desenvolvido.

O conceito se desenvolveu ao longo dos anos, sendo caracterizado por quatro diferentes fases:

1. **Especialização:** aliada aos conceitos de qualidade, até 1960 a logística não tinha nenhuma integração aos demais processos da empresa. Nesta época o grande objetivo era o estabelecimento de um canal de distribuição eficaz, capaz de entregar os pedidos dentro dos prazos estabelecidos com os clientes. (Butta, 2021);

2. **Eficiência:** Na década de 70 as empresas integraram os processos com o objetivo de otimizar a produção, reduzir os custos e aumentar a qualidade de produtos e serviços. Nesta fase o foco era a operação da empresa. A produção deveria estar ligada a capacidade de estoques e escoamento dos produtos. (Butta, 2011);
3. **Eficácia:** Nesta fase da logística olhar somente para o ambiente interno da empresa já não era suficiente. Os clientes avaliam as ofertas de qualquer empresa em termos de preço, qualidade e serviço, e reagem de acordo com as próprias conveniências, O conceito de serviço ao cliente começava a estar no ambiente empresarial. (Butta, 2021);
4. **Integração:** Por fim, a última fase do desenvolvimento da logística é caracterizada pelo nosso atual contexto. Hoje, as empresas de sucesso integraram toda sua cadeia de suprimentos (supply chain management). Isso quer dizer que, desde fornecedores aos clientes, todo o processo da compra de insumos, até a entrega do produto ao destino final existe uma ligação. Todos os processos de uma empresa estão relacionados a sua demanda e ao atendimento das necessidades dos clientes. (Butta, 2021). Não importa em qual fase, ou momento da história, a logística sempre foi o caminho pelo qual as empresas atendem a necessidade dos seus clientes. Desse modo, as empresas devem estar atentas a todos os aspectos que afetam seus processos e buscar se reinventar diariamente com soluções inovadoras.

Dessa forma, segundo Butta, (2021), para as empresas se manterem competitivas no mercado, é necessário utilizar a logística para organizar e melhorar a gestão. Hoje o ponto chave é proporcionar não somente o melhor produto, e sim a melhor experiência. Transportes mais ágeis e seguros, estoques configurados conforme a demanda dos clientes, elevado nível de desempenho operacional, redução de desperdícios são alguns dos caminhos logísticos no sentido ao sucesso empresarial. E como vimos, são os caminhos logísticos que permitem a constante evolução da humanidade.

CAPÍTULO 2 – HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS

Segundo Bassalobre (2023), o Porto de Santos iniciou suas atividades no início do século XVI, operando com estruturas rudimentares que não eram tão seguras, a ponto de ocorrer desabamentos, mas seguiram com essa construção até o fim do século XIX, quando permitiram que investidores privados pudessem atuar no Porto. De lá para cá, o Porto de Santos conquistou um lugar de destaque na economia do país e tornou-se o maior porto da América Latina.

A primeira expedição colonizadora enviada para o Brasil desembarcou na ilha de São Vicente, e foi Martim Afonso de Souza que conduziu o grupo de militares, observou-se que a costa não seria o melhor local para o desenvolvimento do comércio marítimo. De acordo com Bassalobre (2023), o fundador da Vila de Santos, Brás Cubas (1507-1592), percebeu que, se o Porto fosse transferido para o interior do estuário, no Lagamar do Enguaguaçu, haveria maior proteção aos navios atracados a condições desfavoráveis e ataques de piratas. Assim, o primeiro trecho do maior Porto do país se consolidou em um local conhecido como Valongo, região na qual ficavam dispostos os antigos atracadouros, constituídos por pontes de madeira conhecidas como trapiches.

Bassalobre (2023), afirma que, no final do século XVII, criou o primeiro caminho pavimentado conhecido como Calçada do Lorena, que fazia a transposição da Serra do Mar até o Porto, ela foi desenvolvida em decorrência da expansão da produção da açucareira, e utilizada também a partir do ano de 1795 para as exportações de café em grãos.

“O ciclo do café foi um período de intensa produção agrícola, e a região de Santos foi uma das principais beneficiadas. O porto tornou-se o principal ponto de escoamento do café brasileiro, que era exportado para mercados internacionais, especialmente para a Europa e os Estados Unidos” (OLIVEIRA, 2023).

2.1. Companhia Docas de Santos

De acordo com Leandro Maia (2015), por volta do ano de 1870 o império não passava por um bom momento, e os exportadores de café pressionavam os líderes para que a infraestrutura do porto melhorasse, e a administração do porto fosse de iniciativa privada. Esse projeto ficou no papel durante anos. Apenas em 1886 a concorrência para a construção e concessão chamou atenção de seis investidores, eles passaram por processos e o grupo que era liderado por Eduardo Guinle e Cândido Gafrée, formaram a Companhia Docas de Santos (CDS), fundada em 1890, eles construíram, e em 2 de fevereiro de 1892 entregaram os primeiros 260 metros de cais, que hoje está localizado no atual armazém 4, no Centro.



Eng. Weinchenck e a pedra fundamental da construção do Porto de Santos

Fonte: <https://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/historia-2/>

Citado por Maia (2015), durante as obras, a Docas se empenhava tanto com a construção, que nem se preocupou com o saneamento da região para os operários, e em decorrência disso, eles morreram de doenças infectocontagiosas, como a febre amarela, malária, peste bubônica, varíola e tuberculose. E em 1897 o país sofreu a primeira crise, motivada por um acidente em um navio. E com a chegada de imigrantes que traziam ideias socialista a cidade, os protestos ficaram ainda mais fortes.

“A CDS também foi responsável pela construção da Usina Hidrelétrica de Itatinga, que fornecia a eletricidade necessária ao Porto e ainda abastecia a cidade” (MAIA, 2015).

A companhia Docas de Santos encerrou suas atividades no porto em 1980. Maia (2015), conclui que nesse ano ela foi substituída pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

2.2. Porto de Santos no século XX

Oliveira (2023), o século XX durante a Primeira Guerra Mundial, o Brasil passou por dificuldades, mas a exportação de café se manteve regular. E mesmo com tantos conflitos o Porto seguiu como o principal ponto de exportações agrícolas.

Como aponta Oliveira (2023), investimentos foram realizados no Porto com o objetivo de modernização, passando assim por diversas melhorias, incluindo a ampliação dos cais, a aquisição de maquinário mais elevado e a adoção de novas tecnologias para aumentar a eficiência das operações.

2.3. Porto de Santos no século XXI

No início do século XXI o Brasil surgiu como uma importante economia global, nas palavras de Oliveira (2023), o Porto passou por novas expansões e modernização para atender à crescente demanda, entre tanto, trouxe consigo questões ambientais e de sustentabilidade.

Com isso, Oliveira (2023) conclui, para o Porto de Santos, é prioridade preservar o ecossistema costeiro, ter uma administração adequada de resíduos, e trabalhar de forma sustentáveis, para ter um bom desenvolvimento portuário.

CAPÍTULO 3 – O QUE É EXPORTAÇÃO?

Para Segalis (2015), o contexto do termo “Exportação”, é definido como um meio de aumentar a economia de um país, suas relações estão ligadas à venda de bens e serviços nos mercados internacionais. Para conseguir alcançar este objetivo as empresas nacionais desenvolvem estratégias que ocorra a possibilidade dos produtos ser fornecidos adequadamente, sendo entregue no local certo, no momento exato da necessidade do comprador, e o principal, tendo o preço correto, e obtendo em troca o pagamento combinado.

Segundo Abreu (2015), muitos alegam que as exportações fazem às custas do nosso abastecimento, privando-nos de alimentos ou, então, encarecendo seus preços. Outros dizem que exportar commodities, é considerado retrocesso, pois corresponde a exportar mão de obra barata e recursos naturais.

Segundo Abreu (2015), muitos alegam que as exportações fazem às custas do nosso abastecimento, privando-nos de alimentos ou, então, encarecendo seus preços. Outros dizem que exportar commodities, é considerado retrocesso, pois corresponde a exportar mão de obra barata e recursos naturais.

“As exportações trouxeram para o mercado brasileiro a competição internacional e desafiou nossos agricultores a ombrearem com os melhores do mundo. Gerando renda, são também de grande ajuda na implementação das tecnologias que são importantes para o florescimento da agricultura sustentável, da qual muito nos orgulhamos”. (ABREU, 2015)

3.1. Como Funciona as Exportações?

França (2015), afirma que os princípios a serem aplicados às vendas internacionais são iguais aos usados nas vendas nacionais, porém a diferença de ambos é que a distância entre o fornecedor e consumidor final torna-se algo mais complexo, pois podem ocorrer erros em suas funções por conta da distância de ambas as partes, levando ao fracasso das operações e conseqüentemente levar a frustração da empresa transportadora.

De acordo com Atsumi (2015), as operações de exportação podem ser realizadas tanto de forma direta ou indireta. As primeiras se caracterizam pelo fato das empresas fabricantes enviarem seus produtos sem nenhuma intervenção de qualquer outra empresa em seu mercado interno. Ou seja, a mesma que fabrica sua função também será exportar.

No segundo caso, Segalis (2015), descreve que as empresas fabricantes não exportam seus produtos, eles somente produzem. Os produtos são vendidos ao mercado interno, a função de exportar é feita por outras empresas, que são comerciais exportadoras ou até mesmo conhecidas como trading companies (empresas comerciais), ou fins comerciais, responsáveis por tornar os comércios internacionais a terem um faturamento maior.

França (2015), também aponta sobre exportações de bens tangíveis são divididas em dois grandes grupos normais e atípicas.

1. Normais: O exportador em troca de sua mercadoria enviada ou a despachar ao exterior, ele recebe o pagamento, seja antecipado, avista ou conforme o prazo solicitado. Essas operações podem ser chamadas de exportações definitivas;
2. Atípicas: O exportador ao encaminhar a mercadoria ao exterior, sendo informado de pode ocorrer algum obstáculo ao decorrer do processo da exportação, tem possibilidade de a mercadoria retornar ao exportador. Essas execuções podem ser conhecidas como exportações não definitivas ou temporárias.

3.2. Tipos de Exportações

Há diversas exportações dentre elas estão relacionadas:

3.2.1. Exportação com Cobertura Cambial

Atsumi (2015), explica que está operação o pagamento das mercadorias enviadas ao exterior ocorre de forma antecipada, apresentando documentações necessárias incluindo seu prazo. O objetivo do exportador é fechar contratos de câmbio, ou seja, vender divisas estrangeiras (moedas utilizadas fora do nosso país, exemplo” dólar” do norte- Americano) elas são recebidas e autorizadas pelo Banco Central este segmento atua nas operações de compra e venda das moedas estrangeiras.

Sengalis (2015), aponta que atualmente é permitido o exportador mantenha as divisas estrangeiras no exterior, para isto proceder ele terá que abrir uma conta corrente no exterior declarar e apresentar o valor disponível e seu desenvolvimento durante os 12 meses desde a sua última declaração.

3.2.2. Exportação sem Cobertura Cambial

Segundo Atsumi (2015), estas operações não tem a expectativa de receber o pagamento ou até mesmo fechar contrato de câmbio, sendo assim as mercadorias permanecerão lá no exterior de forma temporária.

3.2.3. Exportação no Porto de Santos

Em algumas de suas palavras Abreu (2015), por conhecimento a qual maior parte dos produtos que as pessoas consomem é exportado e despachado através do Porto de Santos o mais famoso e retratado no Brasil, o principal protagonista em suas atividades e claro no que exporta. Grande parte dos recursos naturais são transportado e vendidos por meio dele para indústrias e até mesmo para fora do país. Impactando também na economia da nação brasileira, gerando empregos, fortalecendo o setor Logístico, sendo responsável pelas movimentações de entrada e saída de cargas do local.

Segundo os fatos apresentados por Santos Port Authority (2021), o Porto de Santos é o segundo maior portuário da América-Latina, ele conecta mais de 600 destinos juntamente com 200 países em ação a movimentações de cargas. Localizado no litoral de São Paulo a 70km da capital, se encontra num ambiente estuário natural fica entre as cidades de Santos e Guarujá e ilhas de São Vicente, entre outros que formam o canal do Porto de Santos. A empresa responsável pela administração de todas as suas atividades tanto operações quanto a vigilância dentro do porto, têm como objetivo de trazer e ter um modelo sustentável, eficiente e os principais busca por agilidade, competitividade e integridade.

Santos Port Authority (2021), apresenta algumas características com relação ao Porto de Santos, que podem trazer a atenção e interesse da sociedade brasileira até mesmo aos demais a terem conhecimento sobre, de fato que o Complexo Portuário de Santos é conhecido como:

- Maior Porto em movimentação de containers;
- A principal porta de entrada e saída de mercadorias do país, cargas sendo despachadas e enviadas aos estados também do Brasil;
- O mais famoso em exportações de granéis naturais e sólidos: Algodão, Café, Carne Bovina, Suco de laranja, Milho, em destaque a Soja que em grandes toneladas é exportada;
- O Porto de Santos recebe enxofre, fertilizantes entre outros sais que são utilizados no suporte do agronegócio;
- Possui maior movimentações de veículos em todo o Brasil, sendo conhecido como o principal operador de cargas do país.

“A soja é uma das culturas agrícolas brasileiras que mais cresceu nas últimas três décadas. O Brasil apresenta posição de destaque no cenário Mundial como grande exportador de commodities” (CARVALHO, 2021).

De acordo com Galvão (2021), a soja é um produto agrícola que gera mais volume, pois ela é transportada por toneladas e contém uma grande exigência da estrutura Logística do país. O Brasil é responsável pela produção mundial de soja, sendo o segundo maior exportador mundial deste recurso natural.

Carvalho (2021), ressalta que as principais atividades logísticas relacionadas ao escoamento da produção de soja brasileira, é desde a armazenagem dos produtores até embarcar nos portos para ser despachado. Este recurso natural é necessário ser armazenado com muito cuidado para que não ocorra perdas agrícolas e o principal a validade de sua conservação.

Segundo Galvão (2021), os modais mais importantes e estabelecidos para exportação da soja no Brasil, são o transporte Hidroviário e Ferroviário, estes modais transportam mercadorias com grande volume, percorrem longas distâncias e seu custo há de ser mais baixo. O modal rodoviário também opera na questão de transportar a soja, porém ele só leva o recurso até os terminais para serem movidos nos transportes citados.

Carvalho (2021), inclui em suas palavras também que ao executar as exportações da soja, são através de trens e caminhões e via marítima. As demais operações utilizadas no porto exigem dois conjuntos principais que são: serviço de entrada e saída de navios e os serviços de movimentações de cargas.

A importância do complexo de soja no Brasil é avaliada tanto pelo crescimento da sua produção desta leguminosa, quanto pela arrecadação com as exportações de soja em grão e derivados. A soja também é considerada uma proteína inesgotável para alimentação humana e para maior parte dos animais que produzem carnes, ovos, leites e uma grande variedade de produtos. Tratando-se de uma cadeia produtiva bastante extensa, o qual os animais criados com rações produzidas a partir do farelo da soja, oferecendo outros subprodutos que vão financiar outras áreas da economia como: setor de couro, fertilizantes orgânicos, entre outros. Palavras de Lima, Silva e Batista (2010), apud (SANCHES, MICHELLON, ROESSING, 2005).

CAPÍTULO 4 – O QUE É IMPORTAÇÃO?

Segundo Kume, Piani e Souza (2003), no ano de 1988, iniciou-se a implementação de uma política de importação, a fim de induzir uma alocação mais eficiente de recursos através de competição externa. Nos períodos 1988-1989, 1991-1993 e 1994, foram realizados três programas de reduções tarifárias, seguido de um pequeno retrocesso no período 1995- 1998, quando o financiamento de déficits comerciais cresceu, que foi a falta de recursos necessários, proporcionados tanto pela valorização da taxa de câmbio como pela ampliação da abertura comercial no início do Plano Real que foi um conjunto de medidas para alterar a economia brasileira durante o governo de Itamar Franco, tornou-se inviável em decorrência da crise mexicana em Dezembro de 1994.

“Quanto às barreiras não-tarifárias (BNT), as mais significativas foram retiradas em 1990, o que implicou que, durante a maior parte do restante da década, as importações foram controladas fundamentalmente pelas tarifas e pela taxa de câmbio” (Kume, Piani e Souza, 2003).

Nas palavras de Kume (1996), dentro do período de março a dezembro de 1994, na fase de transição, o instrumento tarifário foi utilizado como mecanismo para disciplinar os preços domésticos vendo o aumento da competição externa, isso ocorreu nos primeiros meses de implantação do Plano Real. A liberalização das importações chegou ao ápice em setembro de 1994, quando aconteceu uma conjugação de três fatores: a valorização do real em comparação ao dólar que foi provocada pela entrada de capitais externos, com a antecipação em três meses da tarifa externa comum no Mercosul (sem o aproveitamento da Lista de Execução Nacional, que permitia para um grupo de limitado de pessoas, uma convergência das tarifas nacionais referente à tarifa externa comum em cinco anos) e as reduções tarifárias efetuadas para pressionar os preços domésticos.

Segundo Keedi (2010), o processo de importação é caracterizado pela transferência de mercadorias entre os países, ou ainda, se utilizar de serviços, através de consultoria; assessoria; entre outros.

4.1. Importação Direta

Segundo Bueno (2022) na importação direta, uma empresa nacional (importadora) faz um contrato de importação diretamente com o fornecedor estrangeiro (exportador), sem qualquer intermediação, usando de seus próprios

recursos e assumindo os riscos do negócio. Nesse modelo de importação, a empresa que está importando a mercadoria ou o serviço, assume ser o destinatário final e também assume toda a responsabilidade dos trâmites das documentações para a legalização da mercadoria.

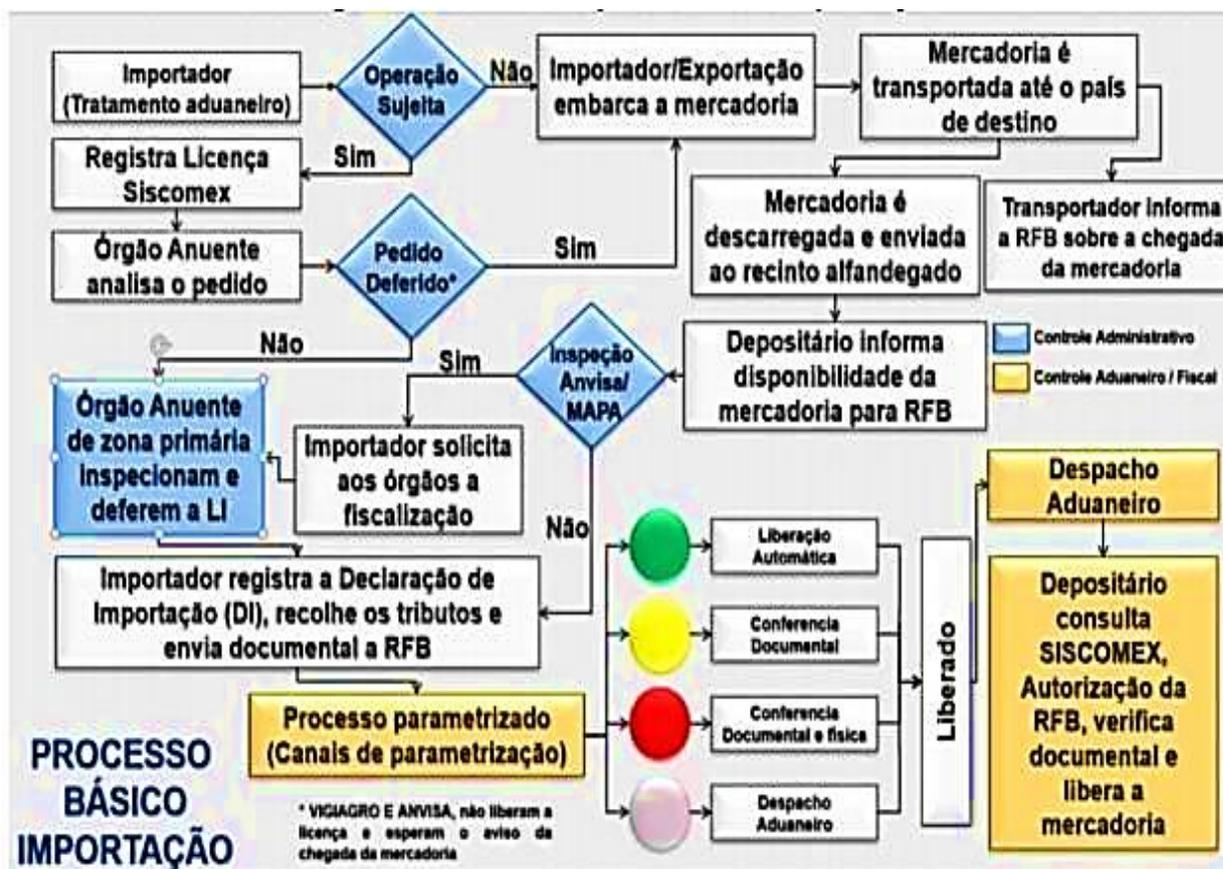
4.1.1. Importação indireta

Conforme o Blog DC Logistics (2019), importação indireta é aquela que tem toda a sua operação feita por meio de uma empresa intermediária, que conta com a experiência e qualificação necessária para o processo. Sua adesão geralmente é feita por conta das facilidades e da segurança que oferece aos importadores e exportadores, mas também existem casos em que o operador logístico possui exclusividade sobre as operações de determinado produto. Basicamente, nesta modalidade, todo o processo logístico é feito pelo agente em questão. Isso inclui desde os trâmites para autorização junto à Receita Federal, até a finalização da coordenação de embarque.

4.1.2. Passo a passo da Importação

Segundo Nardi, Lopes e Santos (2023), O procedimento de importação é dotado de várias etapas, que devem ser seguidas à risca para que se possa efetuar os processos de maneira a atender ao exigido pela legislação, esses processos iniciam com a pesquisa sobre o licenciamento prévio, pois nesse caso, é exigência do órgão anuente, e seu licenciamento não é automático, e culminará na liberação da mercadoria.

4.1.2.1. Fluxo do processo de importação



Fluxo do processo de importação

Fonte: fatecpg.edu.br/revista acessado em: 1 de novembro de 2023.

4.1.3. Alguns Produtos Importados através do Porto de Santos

Segundo o Blog.logcomex (2022), esses são os dez produtos mais importados no Porto de Santos entre janeiro e novembro de 2021, de acordo com levantamento realizado pela Logcomex:

- Gasóleo (óleo Diesel) [2710.19.21] – US\$ 3.947.307.761,26
- Outros Inseticidas, Apresentados De Outro Modo [3808.91.99] – US\$ 2.567.877.768,47;
- Outras Caixas De Marchas [8708.40.80] – US\$ 2.345.789.953,02;
- Outros Cloretos De Potássio [3104.20.90] – US\$ 2.308.521.089,39;
- Outros Fungicidas Apresentados De Outro Modo [3808.92.99] – US\$ 1.500.551.303,82;

- Outras Mercadorias Mencionadas Na Nota De Subposições 2 Do Presente Capítulo, [3808.69.90] – US\$ 1.447.319.188,63;
- Outros Compostos Heterocíclicos Contendo 1 Ciclo Pirazol, Não Condensado [2933.19.90] – US\$ 1.408.945.869,30;
- Outras Partes De Aviões Ou De Helicópteros [8803.30.00] – US\$ 1.331.951.854,08;
- Outras Partes E Acessórios Para Tratores E Veículos Automóveis [8708.99.90] – US\$ 1.191.908.985,85.

CAPÍTULO 5 – CUSTO BRASIL

Conforme Senai (2018), Custo Brasil é a expressão usada para se referir a um conjunto de dificuldades estruturais, burocráticas, trabalhistas e econômicas que atrapalham o crescimento do país, influenciam negativamente os negócios, encarecem os preços dos produtos nacionais e custos de logística, comprometem investimentos e contribuem para uma excessiva carga tributária. A estimativa é que o Custo Brasil retire R\$ 1,5 trilhão por ano das empresas instaladas no país, representando 20,5% do Produto Interno Bruto (PIB). Do cidadão comum ao setor produtivo, todos sofrem as consequências do Custo Brasil: um sistema tributário complexo, com excesso de burocracia, enormes gargalos logísticos e uma insegurança jurídica que não impulsiona investimentos ao país. Isso tudo faz com que, há mais de 20 anos, o Brasil ocupe posições desfavoráveis nos principais rankings internacionais de competitividade.

Até o final dos anos 80, a indústria brasileira vivia em meio à uma política mais protecionista, havia uma política que, em muitos casos, inviabilizavam a importação, apenas itens que não possuíam exemplares produzidos nacionalmente ou mesmo em casos de excesso de demanda, que se realizavam as operações de importação. As operações eram bem controladas, com diversas restrições distintas, não somente alíquotas alfandegárias, como também restrição de quantidade, eram formas de “conter” a importação.

“Até fins da década de 1980, a industrialização brasileira, baseada no processo de substituição de importações, e as recorrentes crises cambiais geraram uma política de importações que permitia apenas a entrada no país de bens sem similar nacional ou bens necessários para suprir um eventual excesso de demanda. Essa política apoiava-se em tarifas aduaneiras elevadas, controles discricionários, como, por exemplo, lista de produtos proibidos, limite máximo anual de compras

externas por empresa, entre outros, e regimes especiais de tributação pelos quais parcela substancial das importações era favorecida com redução ou isenção da tarifa” (CURSEUIL 2003, p. 9).

A partir do ano de 1988, as medidas restritivas para com o comércio internacional foram um pouco “amenizadas”, e aos poucos, flexibilizadas pelo governo. Isso ocorreu em três passos, que ocorreram entre os anos de: 1988 – 1989, 1991 – 1993 e 1994, apesar de um pequeno enrijecimento ocorrido pós plano real, entre o período de: 1995 – 1998, após déficits da balança comercial. Ainda para Curseuil & Kume (2003, p. 10) esses ciclos de abertura comerciais foram implementados com intuito de melhor aplicação de recursos, através de competição externa.

A partir dos anos 90, quando o processo de abertura comercial estava iniciando-se, surgiu o termo: Custo Brasil. A indústria brasileira, que até então era bastante doméstica ao ser confrontada com a concorrência externa, fez com que o setor industrial se retraísse, segundo Wanderley & Gameiro (2006, p.13) “Nos anos 90 o Brasil passou por uma reinserção no comércio internacional, com o processo de abertura comercial. Essa liberalização do comércio exterior afetou a estrutura industrial”. Diante dessa abertura comercial, a diminuição e unificação das alíquotas de importação, trouxe à tona o chamado custo Brasil, pois antes dessa abertura comercial, a indústria brasileira não tinha a competição de concorrentes do mercado externo, com isso toda a disparidade de eficiência entre as indústrias, foi revelado. O custo Brasil é o conjunto de ineficiências que fazem com que o setor industrial brasileiro esteja em desvantagem em relação aos setores dos países desenvolvidos, isso segundo a CNI (Confederação Nacional da Indústria) apud Oliveira (2000). Dentre as distorções e ineficiências apontadas pelo CNI, há questões de infraestrutura, burocráticas e socioeconômicas.

De acordo com o Governo Federal (2023), as origens do Custo-Brasil são multifacetadas. Primeiramente, regulamentações inadequadas podem impor custos excessivos ou desnecessários ao setor produtivo, além de gerar insegurança jurídica. Como exemplo, tem-se legislações tributárias onerosas e complexas, regulações setoriais pouco eficazes, ou excesso de procedimentos burocráticos para a prestação de serviços ao setor produtivo.

Uma segunda causa do Custo-Brasil consiste na dificuldade de o Estado atender a demandas básicas. Por exemplo, a falta de infraestrutura básica como

ferrovias e portos, ou ainda a reduzida produtividade da mão-de-obra doméstica causada em parte pela baixa escolaridade ou inadequada formação fornecida por escolas e universidades. Por fim, falhas de mercado não endereçadas apropriadamente também exacerbam o custo-Brasil. A competição insuficiente em setores de infraestrutura pode levar à prestação de serviços de baixa qualidade e a preços excessivamente altos. Atividades como energia elétrica, gás natural e telecomunicações são exemplos claros, com cada uma delas apresentando desafios específicos. Governador Federal (2023).

5.1. Custo Brasil no Porto de Santos

Segundo a SPA (2018), as tarifas cobradas pela Autoridade Portuária destinam-se a permitir a justa remuneração do capital, o melhoramento e a expansão dos serviços e assegurar o equilíbrio econômico e financeiro da empresa. As tarifas portuárias são organizadas em um conjunto de tabelas correspondentes a cada um dos tipos de serviços prestados pela SPA no atendimento aos armadores, operadores portuários e demais requisitantes:

Tabela I – Infraestrutura de Acesso Aquaviário

Tabela II – Instalações de Acostagem

Tabela III – Infraestrutura Operacional ou Terrestre

Tabela IV – Diversos Padronizados

Tabela IX – Complementares

Periodicamente, a SPA elabora as propostas de reajuste ou revisão tarifária, conforme metodologia estabelecida pela Antaq, e as encaminha para análise e aprovação da Agência. A Antaq analisa as propostas recebidas, podendo interromper o processo de análise para solicitar informações e esclarecimentos adicionais que julgar necessários. Concluído o processo de análise, e havendo aprovação dos pleitos, os reajustes e revisões tarifárias são comunicados pela Antaq ao poder concedente e ao Ministério da Economia.

De acordo com o RCP- Custo Brasil (2023 Pg.45), melhorar a eficiência dos serviços portuários se mostra essencial para assegurar a competitividade das exportações brasileiras e para garantir a importação de insumos e bens de consumo a custos competitivos. Especificamente sobre o custo dos serviços portuários, ENAP (2022)²⁹ aponta o Brasil como em situação pior que todos os países da OCDE. De

fato, para que os serviços portuários sejam eficientes, são necessários investimentos relevantes na infraestrutura portuária, que, por sua vez, devem ser financiados pela cobrança de taxas e tarifas portuárias. Assim, um aspecto importante a ser trabalhado refere-se à racionalização do sistema de tarifação portuário. Para tal, é importante definir adequadamente a estrutura de serviços que devem ser tarifados, por meio de uma estrutura tarifária padronizada; de procedimentos de reajuste e revisão das tarifas; e de fixação de níveis tarifários adequados e proporcionais aos custos envolvidos na prestação dos serviços, levando-se em consideração também o princípio geral da modicidade tarifária.

Segundo o Governo Federal, MDIC (2023), o Custo Brasil chegou a R\$ 1,7 trilhão. O indicador, obtido a partir do estudo realizado pelo Movimento Brasil Competitivo (MBC), em parceria com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), é resultado de um conjunto de entraves que oneram o ambiente de negócios nacional. O número impacta na operação de empresas de diversos portes e segmentos, encarece preços e serviços, comprometendo investimentos e a geração de empregos no país.

5.1.2. Custo na Exportação

De acordo com Moura (2022), A exportação tem como objetivo a venda de produtos, bens ou serviços entre organizações de um país e outro. É necessário cumprir uma série de burocracias e observar diferentes normas e regulamentos durante o processo. Para algumas empresas exportar significa a sobrevivência, já para outras trata-se de uma excelente oportunidade de expansão e ampliação dos lucros. Para que se torne viável a exportação, não basta apenas que haja compradores no exterior, mas também é essencial que se esteja atento aos custos e viabilidade da operação. Caso contrário, um passo que deveria significar o crescimento de uma empresa pode se tornar seu maior fracasso.

Segundo Moura (2022), para exportar é preciso estar atento ao mercado internacional e que o negócio esteja dentro da legalidade. Também é necessário que a empresa esteja habilitada no Portal Siscomex, para que a Receita Federal possa acompanhar como a companhia está dentro do Comércio Internacional. Além disso, é imprescindível conhecer todos os passos que envolvem uma exportação. A

documentação é uma parte de extrema importância para que ocorra de acordo com os trâmites aduaneiros.

Por ser um processo internacional a lista de documentos é bastante longa, mas se a empresa está sem nenhuma pendência fiscal, será relativamente fácil obter todos os documentos necessários. Os principais documentos necessários em um processo de exportação são:

- Cadastro como exportadora no RADAR/Siscomex;
- Registro de intenção de compra por parte do importador;
- Contrato de câmbio;
- Modelos de fatura proforma; e
- Documentos do contrato de exportação.

Após a checagem de toda a documentação, é a hora de fazer os cálculos dessas atividades. Alguns dos custos relacionados, que sem a devida atenção podem impossibilitar a expansão internacional de uma empresa. Segundo Moura (2022), alguns processos são:

- Classificação fiscal: Utilizar uma classificação incorreta além de trazer prejuízos financeiros, pode inviabilizar completamente uma exportação. Classificar uma válvula de retenção, como sendo uma válvula comum, já seria o suficiente para causar problemas na conclusão da transação. Falhas como essa comprometem a confiança por parte de clientes e fornecedores na sua empresa.
- Transporte: Podendo ser considerada uma das etapas mais onerosas do processo, a escolha do tipo de transporte a ser utilizado deve ser feita com muita atenção. Precisam ser levados em consideração além dos custos, as características específicas de cada tipo de produto, como a necessidade de embalagens plásticas apropriadas, por exemplo.
- Acordo entre países: Com a finalidade de minimizar os impactos financeiros das operações de exportação, alguns países firmam entre si acordos comerciais. Desta forma estabelecem tarifas e regras diferenciadas para exportações, podendo reduzir a carga tributária em comparação às transações com países sem acordos. Exportar martelletes demolidores para um país signatário de acordos comerciais com o Brasil pode ser extremamente mais vantajoso do que realizar tal transação com países que não haja acordo, mesmo que nestes haja demanda.

- Aduanas: Assim como cada país possui sua legislação, as normas aduaneiras diferem entre uma nação e outra. Portanto, conhecer as normas do país para onde se está enviando sua mercadoria, assim como estar atento às mudanças das mesmas é essencial para que não haja gastos desnecessários.
- Impostos: Obrigação legal e regida por legislação, o imposto é gerado após a saída da mercadoria do país, ou seja, quando o produto é despachado para seu destino. A alíquota varia conforme o tipo de produto e o prazo para pagamento é de 15 dias, portanto o gerenciamento das datas é vital

Conforme o site Valor aduaneiro (2022), existe uma maneira de formar o preço de exportação considerando os fatores já avaliados para o preço no mercado interno. Veja um exemplo de como esse cálculo pode ser feito.

1. Preço do produto no mercado interno com IPI: R\$115,00
2. Preço no mercado interno sem o IPI: R\$100,00
3. Deduções sobre o preço de mercado interno sem o IPI:
 - ICMS: R\$12,00
 - Cofins: R\$7,60
 - PIS: R\$1,65
 - Lucro: R\$10,00
 - Embalagem: R\$1,00
 - Total de deduções: R\$32,25
4. Preço no mercado interno sem IPI – Total de deduções = R\$ 67,75

Inclusões sobre o subtotal após deduções:

- Embalagem para exportação: R\$1,15;
- Frete e seguro ao embarque: R\$2,00;
- Profissionais e serviços: R\$1,50;
- Imposto de exportação: R\$9,00;
- Total de inclusões: R\$ 13,65.

Total de inclusões: R\$ 13,65

Subtotal após inclusões e deduções: R\$81,40

Neste exemplo, R\$ 81,40 será o verdadeiro custo para a exportação do mesmo produto que custa R\$ 115,00 para ser vendido no mercado interno. A sua margem de lucro ideal em cima desse valor deve ser determinada então pela análise dos competidores no mercado alvo.

De acordo com Moura (2022), transações comerciais internacionais são complexas e exigem atenção, são diversos pontos que não devem ser negligenciados além dos citados anteriormente. Questões políticas geralmente interferem no valor das moedas e apesar de um dólar valorizado em relação ao real parecer lucro certo à primeira vista, ao analisar o mercado mais amplamente, se percebe que as relações comerciais podem ser desestabilizadas por uma moeda muito volátil.

5.1.3. Custo na Importação

Segundo Gonçalves (2022), muitos produtos são importados todos os dias para diferentes lugares. Para esse processo ocorrer dentro das normas, é preciso considerar os diversos custos de importação incidentes. Entretanto, muitas empresas não sabem quais são eles e como calculá-los. Os custos de importação são aqueles cobrados a cada transação internacional. Eles precisam ser calculados corretamente conforme as esferas Municipal, Estadual ou Federal. Isso porque os impostos incidem sobre as mercadorias com alíquotas variáveis de acordo com a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

VAZQUEZ (1999) afirma que após a abertura econômica do Brasil na Era Collor, observou-se drásticas reduções nos tributos referentes as importações para o país e estimulando, desta forma, diretamente os importadores brasileiros. Nesta nova perspectiva, registrada através de um crescimento real das taxas de comercializações e a qualificação dos transportes internacionais forçaram a uma redução gradativa dos custos que envolvem operações logísticas globais conforme KEEDI (2000).

De acordo com Gross (2001), na atividade de importação existem despesas muito peculiares que normalmente são cobradas pelas autoridades alfandegárias. Essas despesas são pagas pelo preposto, ou despachante, em nome do importador. Se de um lado isto revela ser uma comodidade, por outro acaba sendo constituindo um descontrole. A falta de experiência ou ignorância do processo de importação a respeito dos detalhes destas despesas acabam comprometendo a previsão de orçamentária.

Segundo Dall (2001), um processo de importação é um encadeamento de operações. De forma reduzida alguém produz alguma coisa (exportador) que é disponibilizado ao comprador (importador). A disponibilização desta mercadoria envolve o transporte e entrega. Esse fluxo é permeado por despesas ao longo de seu desenvolvimento. A título de melhor esclarecimento destas operações e despesas a elas inerentes pode-se dividir um processo de importação.

- Valor do produto: é o preço do insumo ou do produto finalizado e importado. O valor é repassado ao fornecedor, ou seja, à indústria que comercializou e, conseqüentemente, deve influenciar o preço ao consumidor final. Essa avaliação é um dos passos mais importantes na hora de negociar. Se o custo for alto, o importador deve perceber rapidamente, pois os seus clientes podem não estar dispostos a pagar a precificação mais cara.
- Impostos: São aqueles que incidem sobre as operações e pagos aos governos federal, estadual e municipal. Há apenas um tributo de compra de outros países, o Imposto de Importação (II), que tem alíquotas variáveis que dependem da mercadoria, variando entre 0% e 35%.

Contudo, existem outros tributos como:

- 1) PIS e COFINS Importação: contribuições voltadas para o financiamento da seguridade social;
- 2) Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS): é pago ao Estado, e a alíquota depende da origem e do destino do produto;
- 3) Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS): reflete em 5% sobre a prestação de serviços provenientes do exterior ou que tenha começado fora do país;
- 4) Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI): é aplicado um valor lançado anualmente em uma tabela específica sobre os itens industrializados nacionais ou estrangeiros;
- 5) Frete internacional: corresponde ao que é pago para trazer uma mercadoria de fora do Brasil. O frete pode ser aéreo, custando U\$ 7.600, ou marítimo, cobrado conforme a quantidade. Também há o frete doméstico, aquele que é transportado do porto até o destino;
- 6) Despesas aduaneiras: as importações de cargas acima de U\$ 3 mil exigem cadastro no RADAR Siscomex e despachante aduaneiro. Os custos podem

variar conforme a complexidade do serviço e do volume de produtos importados. Por isso, a média é de R\$ 800 a R\$ 1.500 por operação;

- 7) Seguro da carga: Não é obrigatório, mas os especialistas recomendam, principalmente para as mercadorias de alto valor, considerando que imprevistos podem acontecer na operação. Nesse caso, o custo oscila entre 0,5% a 2% do valor da carga, mas compensa com a garantia de repor os prejuízos, caso ocorram.

5.1.4. Custos e despesas nas importações e exportações no Porto de Santos

5.1.4.1 Custo

De maneira geral, custo é definido como os gastos realizados para o objetivo principal da empresa, e com estes gastos que farão os produtos da empresa serem fabricados. Segundo Martins (2001) descreve que custo é o esforço financeiro despendido para a aquisição de um bem ou serviço utilizado na produção de outro bem ou serviço, e conforme Horngren, Foster e Datar (2000, p. 19), “recursos sacrificado ou de que se abre mão para um determinado fim”. Já, conforme Famá (2004), custos representam os gastos relativos a bens ou serviços utilizados na produção de outros bens ou serviços. Estes estão associados aos produtos ou serviços produzidos pela empresa

Conforme Martins (2010, p. 10), “o custo é um gasto, só que reconhecido como tal, isto é, como custo, no momento da utilização dos fatores de produção, para a fabricação de um produto ou execução de um serviço”. Custo é uma informação que a empresa necessita conhecer, conforme Horngren citou acima, esta informação é de grande valia para a tomada de decisões, com isto os gestores tem os meios necessários para tomar as decisões em prol da correta administração desta empresa em relação aos custos de seus produtos, porém para esta aplicação na gestão da empresa os custos necessitam ser conhecidos e classificados corretamente de acordo com os objetivos da corporação.

De acordo com Bruni (2011) a análise do comportamento dos custos permite analisar as suas variações, e que estes são diferentes para cada empresa e podem ser organizados de acordo com os interesses e necessidades de cada organização. A seguir serão apresentadas as classificações dos custos, que podem ser separados entre diretos, indiretos, fixos e variáveis.

5.1.4.2 Custos Fixos

Conforme Paula (2019), esses são os gastos que não variam com o volume produzido ou vendido. Isso significa que eles serão cobrados todos os meses, independentemente se a empresa teve ou não um bom desempenho comercial.

“Não existe custo ou despesa eternamente fixos; são, isso sim, fixos dentro de certos limites de oscilação da atividade a que se referem, sendo que, após tais limites, aumentam, mas não de forma exatamente proporcional, tendendo a subir em “degraus”, podendo ser chamados de semifixos”. (MARTINS 2001, p. 269).

Conforme Santos (1995), este define custos e despesas semifixos aqueles que, dentro de um intervalo de atividades, apresentam sob a forma de degraus, ou seja, são constantes em determinada parcela de intervalo, até determinado nível de volume, e a partir deste ponto sobem para um nível superior, permanecendo constante até atingir outro nível de atividade.

De acordo com as citações acima de Martins e Santos, custos fixos tem um limite de produção, quando o limite é atingido, é necessário procurar algo novo que supra a necessidade atual, com isto o custo fixo aumentará e por este motivo ele não é considerado eternamente fixo.

5.1.4.3. Custos Variáveis

De acordo com Gilles (2019) esse número, por sua vez, varia em função do volume produzido ou vendido. Um produto com baixa saída, por exemplo, pode ter sua produção interrompida durante um tempo. Com isso, a matéria-prima necessária para fabricá-lo não precisará ser comprada.

Conforme Padoveze (2009), os custos variáveis, são assim chamados os custos e despesas cujo montante em unidades monetárias varia na proporção direta das variações do nível de atividade a que se relacionam. Tomando como referencial o volume de produção ou vendas, os custos variáveis são aqueles que, em cada alteração da quantidade produzida ou vendida, terão uma variação direta e proporcional em seu valor. Se a quantidade produzida aumentar, o custo aumentará na mesma proporção. Se a quantidade diminuir, o custo também diminuirá na mesma proporção.

“Custo variável é aquele cujo total varia na razão direta das alterações do nível de atividade, que pode ser expressa de muitas maneiras, como, por exemplo, unidades produtivas, unidades vendidas, quilometragem percorrida,

leitos ocupados, linhas de impressão, horas trabalhadas e assim por diante” (NOREEN 2001, p. 37).

5.1.4.4. Custos Diretos

De acordo com Fernandes (2018), O custo direto é aquele para o qual é mais fácil atribuir um valor, ou seja, que é mensurável sem dificuldades, sem necessidade de rateio e que é relacionado diretamente ao produto final. Exemplos de custos diretos são a matéria-prima e a mão de obra direta. Para calcular o custo direto unitário é recomendável que a empresa tenha um sistema de requisições relacionado ao consumo de materiais e um sistema de apontamentos que permita relacionar o tempo e o trabalho realizado por cada funcionário.

Segundo Leone (2000, p. 49), são “aqueles custos que podem ser facilmente identificados com o objeto de custeio. São custos identificados a seus portadores. Para que seja feita a identificação, não há necessidade de rateio”.

Conforme Padoveze (2004) são os custos que podem ser identificados sob consideração a um segmento particular. Se o que está em consideração é uma linha de produtos, então, o material e a mão-de-obra envolvidos em sua manufatura seriam ambos custos diretos.

5.1.4.5. Custos Indiretos

De acordo com Stumpf (2023), chamam-se custos indiretos os gastos de uma empresa que não estão diretamente relacionados à sua atividade principal. Se enquadra nessa categoria qualquer custo que não seja uma necessidade para a produção e fabricação de bens e serviços dessa companhia. Para identificar um custo indireto, basta elencar todas as despesas que não são necessárias estritamente para o desenvolvimento do produto ou serviço. Uma fábrica de automóveis, por exemplo, terá as peças e o maquinário como um custo direto, enquanto os investimentos em marketing serão custos indiretos, já que esta mão de obra não é fundamental para a montagem dos carros em si.

Para Leone (2000, p. 49), “Os custos indiretos são custos que não são facilmente identificados com o objeto de custeio. São custos alocados aos objetos através de rateios”.

De acordo com Santos e Segatti (2009, p. 43), “custos indiretos são aqueles necessários à produção, mas alocáveis arbitrariamente, através de um sistema de rateio, estimativas e outros meios”.

5.1.4.6. Despesas

De acordo com Sebrae (2023), em suma, trata-se de todos os gastos que estão relacionados com a administração de uma organização, mas não associados à sua produção. ou seja, o pagamento da folha do quadro de pessoal, do aluguel do espaço, dos gastos relativos às ações de marketing, de despesas com a compra de materiais de limpeza e de escritório etc.

Segundo Sebrae (2023), quando falamos apenas em despesas de maneira geral, nós nos referimos aos recursos necessários para que um empreendimento mantenha a sua estrutura organizacional em funcionamento. Entretanto, nada têm a ver com a produção de mercadorias e/ou serviços a serem oferecidos ao público-alvo. Além disso, outro conceito e diretamente ligado aos gastos de uma empresa é o custo. Os custos dizem respeito a quaisquer desembolsos que estejam atrelados ao produto final, seja um item, seja uma prestação, como dito. Agora, a partir dessa compreensão, torna-se possível aprofundar um pouco mais no que se pode entender por despesa fixa e por despesa variável.

Para Schultz (2018), Despesas variáveis são todos os gastos que uma empresa têm no momento da venda, que são diretamente relacionados à ela, como impostos e comissões. como o próprio nome diz, as despesas variáveis não possuem uma constância, já que variam de acordo com o volume de vendas e de produção. Elas estão, portanto, muito relacionadas com o momento do mercado, e podem ser imprevisíveis se você não tiver um bom controle para consulta de histórico, e um bom planejamento, como uma planilha de projeção de vendas.

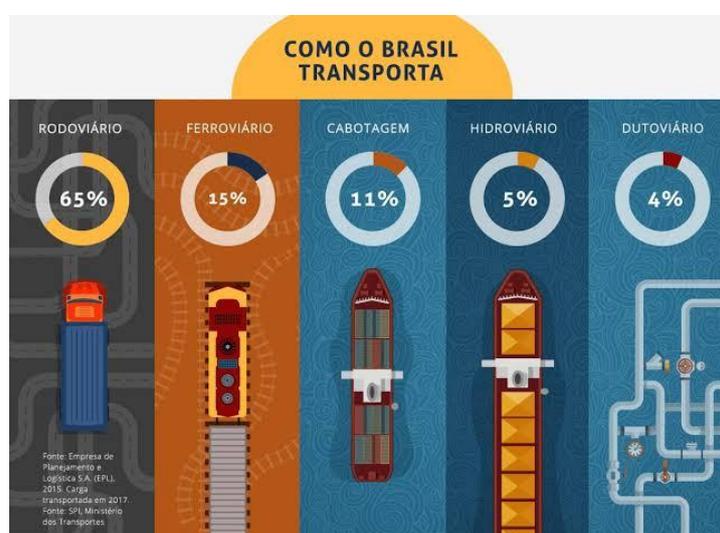
De acordo com Meneses (2023), as despesas fixas são aquelas constantes, que não variam ou variam pouco, mas que, independentemente do valor, continuam fazendo parte do orçamento mensal pessoal ou empresarial. Por exemplo, as despesas fixas são aquelas que existem sem uma relação direta com o quanto a empresa vendeu em determinado mês. Elas continuarão existindo independente das atividades da empresa. Essas despesas serão fixas, periódicas, mas isso não é sinônimo de que seu valor será igual todos os meses, pois ele não é necessariamente

imutável. Outro exemplo de despesa fixa é a conta de água. Já um tipo de custo fixo é a mão de obra, que precisa ser paga apesar do volume de horas trabalhadas pelos colaboradores.

CAPÍTULO 6 – TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL

Um processo logístico é composto por diversas atividades, de acordo com Ballou (2012), sendo a atividade de transporte a mais relevante, pois é a ponte que conecta o consumidor ao produto em questão.

“Pode-se dizer que no mundo contemporâneo a logística de transporte possui um papel fundamental para o desenvolvimento e crescimento dos Países, pois ela determina a melhor forma de transportar pessoas e mercadorias, no menor tempo possível, no custo mínimo e nas condições adequadas. Desta forma, é correto afirmar que o transporte seja uma das principais atribuições da logística” (BALLOU, 2001).



<https://diariodotransporte.com.br/2018/12/21/portal-da-intermodalidade-do-governo-federal-mostra-a-importancia-de-um-sistema-de-transportes-integrado/> 08/10/2023 às 16h.

De acordo com o CNT (2017), No Brasil existem cinco modais, Em logística, quando falamos em “modal” estamos nos referindo ao modelo de transporte escolhido para transportar cargas. Essa movimentação de cargas pode acontecer pelo transporte aeroviário, aquaviário, dutoviário, ferroviário e rodoviário, cada um com suas vantagens e desvantagens em diferentes atividades.

O modal aeroviário corresponde ao transporte aéreo, indicado para passageiros e cargas e adequa-se a distâncias longas. Para a CNT (2017), Uma das suas maiores vantagens em relação aos demais modais encontra-se na velocidade, já entre as desvantagens estão a limitação de carga (relativo ao equipamento utilizado), o alto custo operacional e também a necessidade de infraestrutura aeroportuária.

O modal aquaviário compreende a navegação, que pode ser Interior (utilizando hidrovias navegáveis no interior de um país) e o transporte Marítimo, que envolve as navegações de longo curso. De acordo com a CNT (2017), dentre as principais vantagens do transporte aquaviário está a grande capacidade na condução de carga em quantidades maiores com menores custos, entretanto não é um modelo ágil e depende de características naturais para ser eficiente (como a vazão dos rios, por exemplo).

Dutoviário é o modal que se caracteriza por aquele que utiliza dutos para o transporte de gases e líquidos. Para CNT (2017), uma das suas vantagens deste modal está no grande volume conduzido e baixo custo de operação, já as desvantagens se referem ao alto custo de instalação dos dutos e a necessidade de manutenções constantes por toda a linha.

De acordo com a CNT (2017), o modal ferroviário se caracteriza pela eficiência ao transportar grandes volumes em distâncias consideradas longas por estradas de ferro por meio de trens. Suas características lhe oferecem uma ampla eficiência no transporte de grandes volumes através de longas distâncias. E suas desvantagens são inflexibilidade, pois apresenta rotas fixas; pode precisar de outros modais como auxílio para a entrega do produto ao destino final, pouco investimento por parte do governo para crescimento da malha ferroviária.

O transporte rodoviário se caracteriza por aquele executado através de rodovias. Ainda que nas distâncias mais longas este modelo seria a melhor opção; além do fato de haver pouca disponibilidade de terminais ferroviários no país. Desde a década de 50, esse meio de transporte de cargas cresce cada vez mais. Por meio de carretas e caminhões, o transporte rodoviário utiliza toda a extensão do território nacional para escoamento da produção. Suas desvantagens se dão por baixa capacidade de carga; alcance de pouca distância em comparação ao tempo gasto com o transporte; maiores chances de extravio de carga, devido a roubos e acidentes.

O Brasil ocupa a 4ª posição em relação à extensão de nossa malha rodoviária, são 1,7 milhão de quilômetros de rodovias em território brasileiro. O modal rodoviário é o mais apropriado para transportar produtos de maior valor agregado ou perecíveis, em pequenas ou médias distâncias. Especialmente para esses casos, oferece maior frequência e confiabilidade, além de possibilitar a manipulação de lotes de

mercadorias de tamanhos variáveis. De acordo com Karina Souza (2021), o transporte rodoviário alimenta a economia do país. Isso porque ele é o principal meio da atividade logística, viabilizando a distribuição de cerca de 65% das cargas brasileiras. O modal garante o emprego de 1,5 milhão de pessoas e representa entre 6% e 7% do nosso Produto Interno Bruto (PIB) todos os dados deste parágrafo foram divulgados pela revista Exame (2021). O PIB é a soma de todos os bens e serviços finais produzidos pelo país no intervalo de um ano.

De acordo com o Índice da Movimentação de Cargas do Brasil (2021), criado pela AT&M, entre janeiro e abril de 2021, foi percebido um aumento de 38% no transporte de cargas. Isso equivale ao crescimento de R\$2,1 para R\$3 trilhões investidos na atividade. Em 2021, foram movimentadas 1,9 trilhão de TKUs — unidade que combina toneladas com quilômetros percorridos — o que representa um aumento de quase 10% em relação ao ano anterior. O reflexo é mais carga cruzando os quatro cantos do país, principalmente via terrestre.

Inclusive, dados do próprio PIB, divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2022, mostraram que o setor cresceu 2,1% no primeiro trimestre de 2022, em relação ao anterior. Esse desempenho se deve a uma combinação de fatores e, em especial, pode-se destacar o retorno das atividades com a redução de casos de infecção por Covid-19, bem como a melhor situação das cadeias logísticas internacionais. No comparativo com o primeiro trimestre de 2021, o crescimento da atividade foi de 9,4%.

De acordo com Cargox (2018), compreendidas como infraestrutura do futuro, nas décadas de 1950 e 1960 (durante o governo de Juscelino Kubitschek) as rodovias foram amplamente planejadas. O tempo amadureceu essa decisão política, viabilizando a alta circulação presente nos dias de hoje. Investir no transporte rodoviário foi uma estratégia que integrou o território brasileiro, coincidindo com a transferência da capital para Brasília. A partir disso, as relações comerciais foram fortalecidas e algumas regiões desocupadas, principalmente nas regiões Centro-Oeste e Norte, conheceram o desenvolvimento. Também foi possível favorecer a industrialização nacional com a criação de polos automobilísticos. Afinal, ao desenvolver as rodovias, imediatamente as empresas internacionais do mercado de transporte terrestre foram atraídas. Resultado: as ferrovias perderam de vez o seu posto de extrema relevância que ocupou durante o ciclo do café.

Porém, a condição das rodovias e das estradas está longe de ser considerada adequada. De acordo com a 23ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias (2019), divulgada pela Confederação Nacional do Transporte e pelo SEST SENAT, em 2019. Foram 108.863 quilômetros analisados, sendo que 59% da extensão apresentava problemas. Eles podem ser divididos em condição de pavimentação (52,4%), de sinalização (48,1%) e de geometria da via (76,3%). Tal cenário desfavorável exige a alta capacitação dos profissionais que cruzam estados levando cargas.



<https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos15/802267.pdf>. 09/10/2023 às 9h.

6.1. Rotas para o Porto de Santos:

6.1.1. Rodovias Anchieta e Imigrantes

Conforme o APS (2021), o sistema rodoviário de acesso ao Porto de Santos conta com o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI): formado principalmente pelas rodovias SP-160 (Imigrantes), SP-150 (Anchieta), além das rodovias SP-41 (Interligação Planalto), SP-55 (Padre Manuel da Nóbrega), SP-248 (Cônego Domenico Rangoni) e SP-59 (Interligação Baixada). As duas primeiras fazem a ligação planície-planalto, cruzando, de forma paralela, a Serra do Mar. A Interligação Planalto liga as duas rodovias ainda no planalto, e as três últimas são responsáveis por distribuir os veículos até as cidades próximas, assim como para as próximas rodovias. Atualmente, é administrado pela concessionária Ecovias. Trata-se de um dos maiores

corredores de escoamento do comércio exterior brasileiro ao conectar em menos de uma hora São Paulo ao Porto.

A Via Anchieta, inaugurada em 1947, foi a primeira estrada a interligar a baixada santista ao planalto paulista, com traçado especialmente planejado para o uso de automóveis, ônibus e caminhões. Segundo Barreto (2018), Além de ter superado o desafio de transpor a íngreme Serra do Mar, ela foi considerada, a mais bela estrada do Brasil. As famosas “curvas da estrada de Santos”, seus altos viadutos e longos túneis representavam a mais avançada engenharia.

O primeiro caminho ligando São Paulo a Santos foi construído pelo Padre José Anchieta no Século XVI. Segundo Silva (2015), foi em 9 de junho de 1939 que Adhemar de Barros, então governador de São Paulo, deu ordem para o início da construção de uma estrada que ligasse a capital paulista ao porto de Santos. Planejada pelos engenheiros Ariovaldo Viana e Dario de Castro Bueno, a Anchieta tinha capacidade prevista para algo em torno de 16 e 18 mil veículos por dia.

Segundo Morais (2016), os trabalhadores eram, em alguns casos, alocados nas vilas e povoados próximos ao traçado, para trabalhar na obra em troca de pagamento diário. Seus salários eram inferiores aos dos ferroviários e estivadores e eles moravam em acampamentos precários, com alto índice de doenças e acidentes. Tanto o despreparo técnico, como a alta rotatividade impediam a organização dos trabalhadores em torno de reivindicações por melhores condições.

Nas palavras de Barreto (2016), A Via Anchieta também mudou hábitos da classe média paulistana, que agora poderia passar os fins de semana na praia, impulsionando o turismo de veraneio e a construção civil na baixada santista. Em 1957, mais de dois milhões de carros passaram pela Via Anchieta. O aumento da frota de automóveis e caminhões causava grandes problemas de tráfego, além dos constantes deslizamentos, nevoeiros e quedas de barreiras. A pista ascendente da Via Anchieta foi inaugurada, com 55,9 quilômetros de extensão. A pista da descida foi aberta em 1953, tornando-se o principal corredor de exportação e contribuindo para o crescimento do porto de Santos e para o processo de industrialização do país. A via Anchieta tem 58 viadutos, 18 pontes e cinco túneis. Para se ter uma ideia do movimento da estrada, entre 1972 e 1998, passaram 104 milhões de veículos pelo pedágio.

De acordo com Pádua (2021), com o passar o tempo, nos anos 1970, a rodovia Anchieta ficou saturada, pois o movimento de veículos não parava de aumentar. O governo iniciou então um plano para construir uma segunda rodovia para dar agilidade ao tráfego futuro. Surgiu então a Rodovia dos Imigrantes, entregue em 1976. Uma estrada de serviço foi aberta, para dar acesso à serra; uma estrada de 39 quilômetros de extensão foi construída, em concreto e asfalto, com 300 metros de pontes metálicas. Trabalharam nela 15 mil operários, 100 engenheiros e muitas máquinas.

Conforme Lobo (2015), O início das obras do “novo caminho do mar” se deu em 23 de janeiro de 1974. O projeto previa que a rodovia seria apenas a pista ascendente, entre o litoral e São Paulo. A segunda pista era prevista anos seguintes, mas só foi de fato construída após a concessão em 1998, onde a Ecovias venceu a licitação, e deve operar até 2018. Em 2002, quando a rodovia já estava sob concessão de uma empresa particular, a Imigrantes ganhou a segunda pista para descida, que não permite a utilização pelos caminhões. Muita tecnologia e trabalho árduo foram empregados para a construção da via, que tem longos trechos em concreto, pistas com qualidade e diversos túneis. Hoje, a Imigrantes, junto com a Via Anchieta, é uma das principais rodovias do Brasil.

“O usuário conta com uma moderna estrutura, e um pavimento impecável. Porém, o luxo custa caro e percorrer o trecho de quase 60 km não custa menos de 20 reais. A rota é usada todos os dias por pessoas que residem em uma ponta, e trabalham na outra, mas é nas férias de verão que o pico de lentidão ocorre, por conta do excesso de veículos e falta de outras estruturas para ligar as duas regiões, como por exemplo uma ferrovia”. (LOBO,2015).



<https://abcdreal.com.br/ecovias-realiza-obras-de-melhorias-nos-trechos-do-sistema-anchieta-imigrantes/> 10/10/2023 às 14h

Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) é a principal ligação entre a região metropolitana de São Paulo e o Porto de Santos – o maior da América Latina –, o Polo Petroquímico de Cubatão, as indústrias do ABCD e a Baixada Santista. De acordo com EcoRodovias (2023), desde 1998, o trecho é administrado pela empresa Ecovias dos Imigrantes, sob o edital de licitação nº 015/CIC/97, de lote 22, junto ao Governo do Estado de São Paulo e regulamentado pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transportes do Estado de São Paulo. A concessionária é responsável pela exploração e manutenção do sistema rodoviário de 176,8 km de extensão e pela prestação de serviços aos cerca de 40 milhões de veículos que circulam anualmente pelo SAI.

Trechos que compõe o SAI segundo a EcoRodovias (2023):

- **SP 150 - Rodovia Anchieta:** do KM 9+700 até o km 65+600. Ao todo, 55,9 quilômetros.
- **SP 160 - Rodovia dos Imigrantes:** do KM 11+460 até o KM 70. Ao todo, 58,54 quilômetros.
- **SP 160 - Rodovia dos Imigrantes:** do KM 11+460 até o KM 70. Ao todo, 58,54 quilômetros.
- **SP 059/150 - Interligação Baixada:** Tem 1,8 quilômetros de extensão. Liga as rodovias Anchieta, na altura do KM 59, e Imigrantes, no KM 62.

- **SP 248/55 – Rodovia Cônego Domênico Rangoni:** do KM 270 ao KM 248, em Cubatão, e do KM 1 ao KM 8, no Guarujá. Também conhecida como Piaçaguera-Guarujá, a rodovia tem 30,6 quilômetros sob concessão.
- **SP 055 – Rodovia Padre Manoel da Nóbrega:** do KM 270 ao KM 292. Ao todo, são 21,6 quilômetros que ligam a região de Cubatão a Praia Grande.
-

6.1.2. Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ)

Segundo Lobo (2019), no dia 16 de fevereiro de 1867 foi inaugurada a The São Paulo Railway (SPR), primeira estrada de ferro em solo paulista. A ferrovia que ligava o Porto de Santos até Jundiaí, que hoje trafegam trens de carga e as Linhas 7-Rubi e 10-Turquesa da CPTM.

De acordo com Lobo (2019), em 1859, o comerciante, armador, industrial e banqueiro brasileiro Irineu Evangelista de Souza, também conhecido como Visconde de Mauá, junto com um grupo de pessoas, convenceu o governo imperial sobre a importância da construção de uma estrada de ferro ligando São Paulo ao Porto de Santos. Mas para tirar do papel a ferrovia, os construtores deveriam vencer a incrível Serra do Mar, que divide a baixada santista e as cidades do planalto, como Santo André. Então, o Visconde de Mauá foi atrás de um dos maiores especialistas no assunto: o engenheiro ferroviário britânico James Brunlees

Brunlees veio ao Brasil e topou o desafio, e chamou outros engenheiros que tinha experiência, como Daniel Makinson Fox, que já havia erguido ferrovias em montanhas do norte do País de Gales. Fox então propôs que a rota para a escalada da serra deveria ser dividida em 4 declives, tendo cada uma a inclinação de 8%. Nesses trechos, os vagões seriam puxados por cabos de aço. De acordo com Lobo (2019), no final de cada declive, seria construída uma extensão de linha de 75 metros de comprimento, chamada de “patamar”, com uma inclinação de 1,3%. Em cada um desses patamares, deveria ser montada uma casa de força e uma máquina a vapor, para promover a tração dos cabos. A proposta foi aprovada por Brunlees e a nova empresa para a construção da Funicular de Paranapiacaba foi criada: a “São Paulo Railway Company”.



<https://viatrolebus.com.br/2019/03/a-historia-da-ferrovia-santos-jundiai-que-levou-o-progresso-ao-estado-de-sp/> 12/10/2023 às 11h.

Nas palavras de Lobo (2019), no alto da serra foi construída uma estação que serviu de acampamento para os operários, denominada de Paranapiacaba. Lá eram feitas as trocas de sistema pelos trens, já que nem todas as composições tinham a configuração para descer ou subir a serra. Apesar da experiência dos engenheiros, a construção foi desafiadora e envolveu até o uso de explosivos. Mesmo assim, a construção terminou 10 meses antes do tempo previsto no contrato, que era de oito anos. A “São Paulo Railway” foi aberta ao tráfego em 16 de fevereiro de 1867.

De acordo com Lobo (2019), o grande volume de café transportado para o Porto de Santos fez com que em 1895 se iniciasse a construção de um novo trecho para transposição da serra. Este trecho passou a ser conhecido como “Serra Nova”, em contraposição ao pioneiro, denominado “Serra Velha”. A serra velha foi aos poucos sendo deixada de lado até que na década de 60 deixou de ser usada. Em 1889 foram feitos os primeiros protestos contra o monopólio britânico sobre a rota do porto. Porém, este seria mantido até o ano de 1935, quando a Estrada de Ferro Sorocabana construiu uma linha própria entre Mairinque e Santos. Em 13 de setembro de 1946 a São Paulo Railway foi passada para o governo brasileiro em virtude do fim da concessão dada aos ingleses para explorar a rota, tornando-se uma estatal. Em 27 de setembro de 1948 o nome da companhia foi alterado para Estrada de Ferro Santos a Jundiaí.

Segundo Passos (2017), quanto ao transporte de carga, a tradicional ligação entre Santos e Jundiaí se mantém ativa no deslocamento da produção agrícola e

industrial paulista sob a tutela da MRS Logística S/A desde 1996, quando se deu início ao processo de privatização da operação ferroviária no Brasil.

A grande densidade de tráfego e a chancela de ferrovia inglesa mais importante do hemisfério sul não impediram a suspensão dos trens entre São Paulo e Santos, mas parte do rico patrimônio histórico ainda pode ser admirado, inclusive centenárias pontes e túneis do sistema funicular que existem até hoje no meio da mata da Serra do Mar. Atualmente, o tráfego de trens de carga é operado por meio de outra tecnologia, o Sistema Cremalheira, que opera as locomotivas mais potentes do Brasil.

Conforme Investe (2019), a MRS Logística concluiu o investimento de R\$ 130 milhões em locomotivas com sistema especial de engrenagens e motores que permitem a travessia da Serra do Mar, acesso ao Porto de Santos. Chamada de “cremalheira”, as locomotivas são fabricadas pela suíça Stadler. Essas máquinas freiam as composições na descida e alavancam na subida da serra. O sistema quadruplica a capacidade de movimentação de cargas do trecho, passando de 7 milhões de toneladas anuais para 28 milhões de toneladas anuais.

“Agora teremos que captar mais cargas, mas vamos ficar com capacidade ociosa até a construção do Ferroanel, que vai possibilitar o aumento do transporte de cargas, além de viabilizar o transporte entre a região de Campinas e Santos” (PARENTE,2017).

Conforme Investe (2019) a entrega das novas locomotivas ocorreu em Paranapiacaba, distrito de Santo André (SP), onde começa o trecho com o sistema de cremalheira. O evento contou com a presença do ministro dos Transportes, Paulo Passos, e do presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Bernardo Figueiredo.

Passos (2019), ressaltou que as novas locomotivas possibilitam a retirada de caminhões das rodovias da região. Pelos cálculos da MRS, o sistema permite a retirada de 2 mil caminhões das rodovias. “As empresas acompanham o governo nas iniciativas que preveem um caminho para logística mais moderna”, afirma o.

Segundo Investe (2019), as locomotivas Stadler substituem as japonesas Hitachi fabricadas em 1970 e em operação desde 1972. Elas atenderão a demanda entre Paranapiacaba e Cubatão para o transporte agrícola, como soja, milho, açúcar e farelo, contêineres e celulose. A MRS investe ainda outros R\$ 160 milhões para a “Segregação Leste”, que prevê a duplicação da ferrovia entre Itaquaquecetuba e Suzano, possibilitando linha exclusiva para cargas. Hoje o trecho é dividido entre o

transporte de cargas e passageiros. A empresa estuda ainda uma fase dois do transporte pela serra. O projeto seria viabilizado com a garantia de mais cargas e prevê a chegada de mais duas locomotivas com sistema cremalheira, com operação cruzada, em que a energia liberada para a descida dos trens na serra é aproveitada para a subida de outro trem.

<https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102z18c.htm.cremalheira> 12/10/2023 às 14h

De acordo com Santos (2021), o modal ferroviário responde por aproximadamente 30% do transporte das cargas movimentadas no Porto de Santos.



A cada ano, essa participação vem aumentando progressivamente, a partir da unificação de procedimentos operacionais e de melhorias no atendimento aos clientes.

CAPÍTULO 7 – FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Agência Portuária de Santos (2023), a APS é uma empresa pública que está ligada ao ministério de Portos e Aeroportos. Ela tem o objetivo de administrar,

desenvolver e fiscalizar o Porto de Santos, oferecendo serviços e infraestrutura aos clientes, apoiando o poder público, o comércio e o desenvolvimento econômico

7.1. Secretaria Receita Federal / alfândega.

Segundo Gomes (2012), a Secretaria da Receita Federal (SRF) é um órgão diretamente relacionado ao Ministério da Fazenda. É responsável pela administração dos tributos, inclusive previdenciários, e aqueles incidentes sobre o comércio exterior, a SRF trabalha para prevenir e combater a sonegação fiscal, o contrabando, pirataria, fraude comercial, o tráfico de drogas, tráfico de animais entre outros atos ilícitos relacionados ao comércio internacional.

As Superintendências são órgãos fiscalizadores do Estado, ela tem como função controlar as empresas privadas de diversas áreas para garantir que cumpram com as normas.

O Brasil tem 10 Regiões Fiscais, onde as Superintendências Regionais da Receita Federal (SRRF), estão instaladas. Como aponta Gomes (2012) nestas SRRF existem unidades descentralizadas, como Delegacias, Inspetorias, Alfândegas, Agências e Delegacias de Julgamento.

Sartori (2023) recorda que os terminais portuários são alfandegados, com isso, a Receita Federal concede uma autorização para atuarem nas atividades portuárias sob o controle do órgão.

É dever da Alfândega desenvolver as atividades de arrecadação e cobrança, segurança de informação, programação de logística relativa aos tributos sobre o comércio exterior, controle aduaneiro, de tecnologia, de fiscalização, e atendimento ao contribuinte. Gomes (2012).

“Para atuarem no comércio internacional, tem que cumprir uma série de requisitos e prestar informações à fiscalização. A carga e veículos vindos ou destinados ao exterior só podem entrar no território nacional por um local alfandegado”. (SARTORI apud RECEITA FEDERAL, 2023).

Como aponta Gomes (2012) a Alfândega do Porto de Santos está localizada na 8ª Região Fiscal – SRRF08 – cuja sede localiza – se em São Paulo.

7.1.1. Regulamento Aduaneiro.

A SRF é o órgão responsável pela aplicação do decreto nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009, esta regulamentação administração das atividades aduaneiras,

suas fiscalizações, seu controle e a tributação das operações de comércio exterior, sendo reconhecido como Regulamento Aduaneiro, afirma Gomes (2012).

Gomes (2012) aponta que o processo para a legalização de uma mercadoria no comércio exterior é conhecido como Despacho Aduaneiro. O processo de legalização se inicia com o registro da Declaração de importação no Sistema Integrado do Comércio Exterior (SISCOMEX), onde será parametrizada para um dos canais de conferência aduaneira.

“Art. 564 – A conferência aduaneira tem por finalidade identificar o importador, verificar a mercadoria e a correção das informações relativas a sua natureza, classificação fiscal, quantificação e valor, e confirmar o cumprimento de todas as obrigações, fiscais e outras, exigíveis em razão da importação” (BRASIL, 2009).

Os canais de parametrização segundo Costa (2022), trouxeram mais agilidades no processo de burocracia aduaneiras, uma vez que demoravam um período muito longo, hoje é realizado de forma mais eficaz e rápida. O que resultou em uma maior agilidade nos processos de importação.

7.1. Canais de Parametrização

Costa (2022) afirma que os Canais de Parametrização são identificados por quatro cores, verde, amarelo, vermelho e cinza.

1. Verde: indica o desembaraço automático da mercadoria importada, ou seja, o produto que passa por esse canal, está dispensado às análises de verificação de documentos e mercadorias. Com isso basta apenas ir ao terminal, pagar as taxas de armazenamento e coletar a mercadoria. Costa, (2022);
2. Amarelo: no canal amarelo é indispensável a realização de uma análise documental, são necessários documentos como conhecimento de embarque e um documento que se descreve todas as características do produto, caso apresente irregularidades a Receita Federal pedirá uma nova verificação no canal vermelho, se não houver regularidade a mercadoria seguirá para o seu destino. Costa, (2022);
3. Vermelho: nesse canal a mercadoria será desembaraçada após a realização do exame e da conferência física, esse processo exige mais documentos comprovações em comparação ao canal amarelo. Costa, (2022);

4. Cinza: o canal cinza corresponde ao processo em que há suspeita de alguma atividade ilícita, e nesse caso é preciso realizar todas as comprovações exigidas pela Receita Federal. Nessa etapa além de realizar o exame documental e a verificação da mercadoria, também é realizada a aplicação de procedimentos especial de controle aduaneiro, com o objetivo de verificar elementos que indique fraude. Caso haja indícios de fraude a mercadoria pode ficar retida até 180 dias para que sejam realizadas investigações necessárias. Costa, (2022);

Logo após o processo de desembaraço aduaneiro, que é a finalização deste despacho, onde se dá a nacionalidade da mercadoria importada, dentro dos recintos Alfandegados, conclui Gomes (2012).

“Outros órgão anuentes realizam a fiscalização nas mercadorias nos Recintos Alfandegados, como o Ministério da Saúde, através da ANVISA, ou o Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento, através da VIGIAGRO” (GOMES, 2012).

CAPÍTULO 8 – BUROCRATIZAÇÃO DE CARGAS NO BRASIL

O Brasil tem sofrido inúmeras dificuldades ao carregamento de cargas nas estradas, até a chegada nos Portos brasileiros e em seus terminais. A empresa Garbuio Transportadora ressalta que o transporte de cargas rodoviário é o modal responsável por mais de 70% da produção nacional, a importância desta atividade pode ser colocada como algo indiscutível. Porém, mesmo diante de tal realidade, as empresas responsáveis pelo setor precisam lidar diariamente com uma série de problemas envolvendo infraestrutura, custos e segurança (GANTZEL, SCHMIDT GARCIA, 2023).

O desafio enfrentado atualmente pelas transportadoras brasileiras de acordo com a CNT Confederação Nacional do Transporte (2014), o Brasil possui uma malha rodoviária de 1.584.402 quilômetros, sendo apenas 220.378 deles pavimentados. O fluxo de caminhões é de 2.414.721 veículos, sendo 507.646 cavalos mecânicos, 995.094 reboques e 742.614 semirreboques. Os números deixam claro que nossa malha viária é de baixa qualidade e não vai ao encontro das necessidades logísticas de um país com dimensões continentais.

Segundo a empresa Fretefy (2022), relata as dificuldade dos motorista que tem relação a falta de segurança em transportar as cargas, o condutor deste veículos que carregam as mercadorias sofrem roubos ao decorrer de seus trajetos e isso de fato é muito triste pois trabalhadores dependem de seus serviços para sustentar sua família corre o risco de vida e a empresa a qual ele trabalha fica no prejuízo , porque as mercadorias não chegou ao seu destino final por conta de quadrilhas que atacam caminhões com produtos a serem entregues. No Estado do No Estado do Rio de Janeiro ocorreu uma situação de roubo de mercadorias, onde foi próximo aos terminais e pontos de retirada e entrega de cargas. E de acordo com a NTC & Logística o aumento de assalto de mercadorias subiu para 42% no país entre os anos de 2013-2017, os Estados considerados inseguros são: Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro.

8.1. Burocratização de Cargas no Porto de Santos

Sem dúvida alguma o complexo portuário e historicamente o mais importante que atua no desenvolvimento econômico é o Porto de Santos, atendendo várias indústrias mecânicas, de materiais de transporte, químicas, alimentos, agroindústrias entre outros. Onde ocorre importações e exportações de diversos produtos no país, o qual possui também terminais, estações e armazenamentos de cargas em alguns dos Estados brasileiro, porém apesar de ter seus elogios citados ao complexo, ele também apresenta algumas dificuldades (SANTIAGO, 2017).

Segundo a Logweb (2013), as principais dificuldade presentes nos portos, além dos atrasos das entregas são:

- Congestionamento em rodovias que levam aos portos;
- Falta de pátios para estacionar os caminhões;
- Planos de movimentações ineficientes;
- Construções ao meio das estradas, que acabam interferindo na passagem dos veículos com mercadorias;
- Falta de segurança nas estradas;
- Rodovias e vias com baixa qualidade na infraestrutura, entre outros.

O trânsito além de afetar a vida das pessoas nas estradas acaba impactando nos terminais portuários também. É necessário um trajeto favorável aos veículos que

carregam cargas, eles precisam circular e transitar pela cidade para chegar aos seus locais. Infelizmente os caminhões têm pegado trânsito nas rodovias, e principalmente em pedágios onde ocorre a fiscalização das mercadorias. Motoristas passam horas e horas nas filas que são enormes, esperando carregar e descarregar as mercadorias, e dependendo de quanto os caminhões ficam nestas filas e na espera de descarregar as cargas pode acabar prejuízo principalmente se as cargas forem alimentos (HAAGEN, ALMEIDA, 2020).

Um dos fatores ressaltados que interfere na capacidade de movimentação de contêineres, e conseqüentemente no fluxo de veículos de carga dentro e fora dos terminais, é o longo tempo para a liberação da carga pela alfândega brasileira, que leva aproximadamente 48 horas. A forma encontrada pelo terminal para minimizar os impactos alfandegários foi a criação de portos secos, que possibilitam que cargas sofram seus desembarques fora do porto organizado (GESTÃO & PRODUÇÃO, 2016).

CAPÍTULO 9 - TREINAMENTO DE DESENVOLVIMENTO DOS COLABORADORES DO PORTO

Segundo o Porto de Santos (2022), o treinamento e desenvolvimento dos colaboradores do Porto de Santos são essenciais para garantir a eficiência operacional, segurança e conformidade com as regulamentações. O treinamento e desenvolvimento dos colaboradores no Porto de Santos geralmente envolve uma abordagem multifacetada. Aqui estão algumas práticas comuns:

1. **Levantamento de Necessidades:** Identificação das habilidades e conhecimentos necessários para desempenho eficiente nas operações portuárias;
2. **Programas Específicos:** Desenvolvimento de programas de treinamento adaptados às necessidades, abordando tópicos como logística, segurança, regulamentações e tecnologias portuárias;
3. **Treinamento Técnico:** Fornecimento de treinamento prático em equipamentos portuários, procedimentos de carga e descarga, manuseio de contêineres, entre outros;
4. **Segurança e Conformidade:** Treinamento rigoroso em normas de segurança, protocolos de emergência e conformidade com regulamentações locais e internacionais;
5. **Tecnologia:** Atualização constante sobre as tecnologias utilizadas no Porto, como sistemas de rastreamento, automação e gestão logística;
6. **Avaliação Contínua:** Implementação de processos de avaliação para medir a eficácia do treinamento e identificar áreas de melhoria. Essas práticas visam garantir que os colaboradores estejam bem-preparados, mantendo altos padrões de desempenho e segurança no Porto de Santos.

9.1 APS (Autoridade Portuária de Santos)

Conforme dito por Porto de Santos 2022, A Autoridade Portuária de Santos (APS), é uma empresa pública, de capital fechado, vinculada ao Ministério de Portos

e Aeroportos (MPA), responsável por exercer as funções de autoridade portuária no âmbito do Porto Organizado de Santos.

No exercício dessa função, a APS é responsável pela gestão e fiscalização das instalações portuárias e das infraestruturas públicas localizadas dentro do Porto Organizado. É também responsável pela gestão e fiscalização, em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e com o MPA, dos instrumentos celebrados para exploração das demais áreas que constituem o Porto Organizado, seja por meio de arrendamentos, servidões de passagens ou cessões de uso onerosas e não onerosas. A APS não opera terminais, movimenta cargas ou comercializa qualquer tipo de mercadoria.

A APS incentiva o desenvolvimento contínuo de seus colaboradores e da comunidade portuária, zelando pelo crescimento profissional do Porto de Santos.

Sendo assim, desenvolve as seguintes iniciativas:

9.1.2. Fundação Cenep

A Fundação CENESP, ou Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior e Desenvolvimento Econômico, é uma instituição brasileira voltada para estudos e pesquisas em comércio exterior e desenvolvimento econômico. Ela desempenha um papel importante na promoção do conhecimento e na contribuição para políticas públicas nesses campos.

O Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep) é uma fundação pública de direito privado instituída conjuntamente pela APS, pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos e pela Prefeitura de Santos em 2007. Oferece diversos cursos (pagos, gratuitos, in company, virtuais, presenciais) de tecnologia e gestão portuária.

A APS apoia administrativa e tecnicamente a Fundação, participando ativamente de sua diretoria e conselhos.

9.1.3. Jovens aprendizes

A fim de inserir jovens no mercado de trabalho, proporcionando uma primeira experiência profissional e amparada na Lei de Aprendizagem, a APS participa do

Programa Jovem Aprendiz. Hoje integram os quadros da APS mais de 50 jovens contratados por meio de termo de convênio com o Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional (Camps).

9.1.4. Estagiários

Proporcionando a vivência nas atividades laborais aos alunos de ensino superior e técnico profissionalizante, a APS, por intermédio do Centro de Integração, Empresa-Escola (CIEE), seleciona e concede bolsa-auxílio a diversos estagiários

9.1.5. Programa de Educação Continuada da APS

Elaborado anualmente, visa atender às demandas de educação interna da APS para minimizar lacunas entre os requisitos das funções desempenhadas por seus colaboradores e as qualificações pessoais, além de mantê-los atualizados em legislações e tecnologias.

9.1.6. Objetivo do treinamento e desenvolvimento dos colaboradores

Segundo Qulture Rocks 2022, esses são os principais objetivos para o treinamento dos colaboradores do porto:

- **Melhoria da Eficiência Operacional:** Analisar como o treinamento impacta a eficiência das operações portuárias, considerando indicadores de desempenho antes e depois da implementação dos programas de capacitação.
- **Segurança e Conformidade:** Investigar como o treinamento contribui para a promoção de ambientes seguros no Porto de Santos, abordando a redução de acidentes e o cumprimento de regulamentações de segurança.
- **Adoção de Tecnologias:** Avaliar o papel do treinamento na introdução e adoção de novas tecnologias no porto, explorando como os colaboradores se adaptam e utilizam eficientemente essas inovações.
- **Impacto nos Resultados Financeiros:** Analisar a correlação entre investimentos em treinamento e desenvolvimento e os resultados financeiros do Porto, considerando aspectos como produtividade, redução de custos e competitividade.

- Satisfação e Retenção de Colaboradores: Investigar como o treinamento influencia a satisfação e a retenção dos colaboradores, considerando o impacto positivo na motivação e no desenvolvimento de carreira.

CAPÍTULO 10 - SOLUÇÕES PARA OS PROBLEMAS ENCONTRADOS NO PORTO DE SANTOS.

Porto de Santos podem ser solucionados, através de atividades e projetos que ainda não foram desenvolvidos, pelos colaboradores, entre outros. Como:

1. Unitizar os processos burocráticos:

Os processos burocráticos no Porto de Santos, são os procedimentos alfandegários, a documentação da carga e registro aduaneiro. De acordo com as pesquisas realizadas no presente trabalho, pode-se dizer que os processos burocráticos para importar e exportar no Porto de Santos podem levar um tempo de espera maior que o esperado, e devido a isto, pode acarretar em perdas de mercadorias, entre outros danos causados por tal fato.

“Um dos fatores ressaltados que interfere na capacidade de movimentação de contêineres, e conseqüentemente no fluxo de veículos de carga dentro e fora dos terminais, é o longo tempo para a liberação da carga pela alfândega brasileira, que leva aproximadamente 48 horas”. (CASTRO, NOGUEIRA, p. 227, 2016).

É válido citar como exemplo o processo de parametrização no Porto de Santos. Muller (2022) afirma, que exceto o canal verde onde a carga é liberada imediatamente, os outros canais sofrem com a demora para concluir a parametrização, devido a falta de funcionários disponíveis para realizar a fiscalização, uma alta demanda de processos no porto e aeroporto, entre outros.

Desta forma, unitizando os processos burocráticos pode trazer diversos benefícios como, maior eficiência, redução de custo, agilidade nas operações, e melhor controle das atividades.

2. Utilização do Aeroporto Base Aérea de Santos;

3. Agendamento de veículos para o Porto de Santos através do site oficial do Porto.

O agendamento de veículos no Porto de Santos segundo Oliveira (2023) é

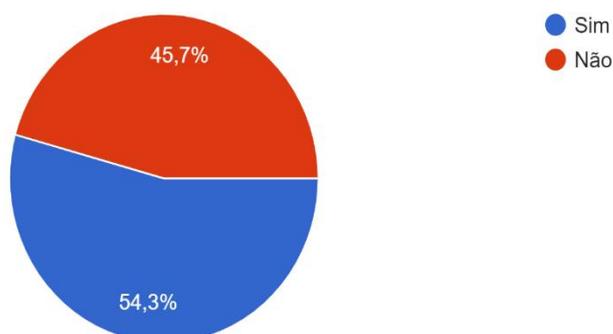
“Em 2014, a chegada de caminhões no Porto de Santos era causa de congestionamentos constantes nas rodovias de acesso e nas vias portuárias, com transtornos e prejuízos não somente para o Porto, mas também para os usuários do Sistema Anchieta – Imigrantes e para os moradores da Baixada Santista” (APS,2021).

ANÁLISE DE RESULTADOS

Pesquisa realizada no Google Forms (2023), com objetivo de analisar e verificar o conhecimento que a sociedade tem mediante alguns dos principais contextos deste trabalho “Importação, Exportação” e claro do maior, e mais famoso da América-Latina o Porto de Santos, sua importância onde ele impacta com suas atividades em nosso país. Conforme os dados estáticos dos primeiros gráficos 44,3% das pessoas que responderam tinha entre 18 e 22 anos e dentre essas, grande parte pertencem ao Estado de São Paulo - Zona Leste com a cerca de 98,6%.

3º) Você tem conhecimento sobre o Porto de Santos?

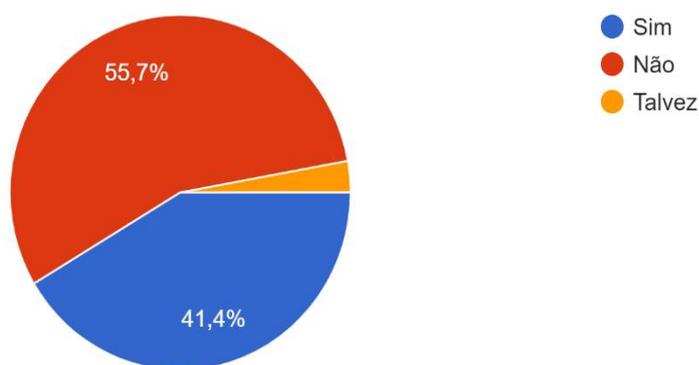
70 respostas



Os resultados acima apresentam que a maior parte das pessoas tem conhecimento sobre o porto, cerca de 54,3% responderam sim, outros de 45,7% não.

5°) Já visitou ou conhece alguém que já foi ao Porto de Santos?

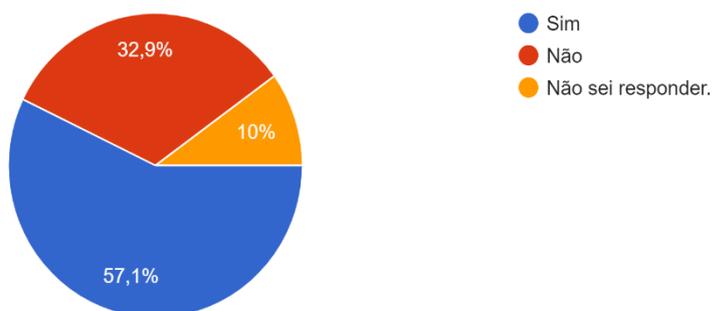
70 respostas



Conforme as informações grande parte tem conhecimento sobre o Porto de Santos, a maior com 55,7%.

4°) Você tem conhecimento da importância que o Porto de Santos tem em nosso país, e a influência que ele pode causar na economia do Brasil?

70 respostas

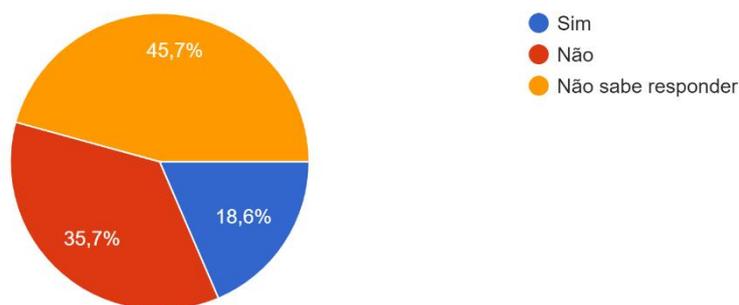


Com base nas respostas de pesquisas realizadas em campo, com a seguinte pergunta, se você tem conhecimento sobre o Porto de Santos? de 70 respostas, 53% delas foram respondidas que tinham conhecimento sobre o Porto, 32% não tinham conhecimento e 10% não souberam responde

Um das pesquisas realizadas também onde foi perguntado se as pessoas tinham conhecimento sobre “Exportação e Importação” a maioria dos envolvidos, cerca de 88,6% têm conhecimento destes conceitos importantíssimos.

7°) Você já comprou algo do Exterior que entrou no Brasil pelo Porto de Santos?

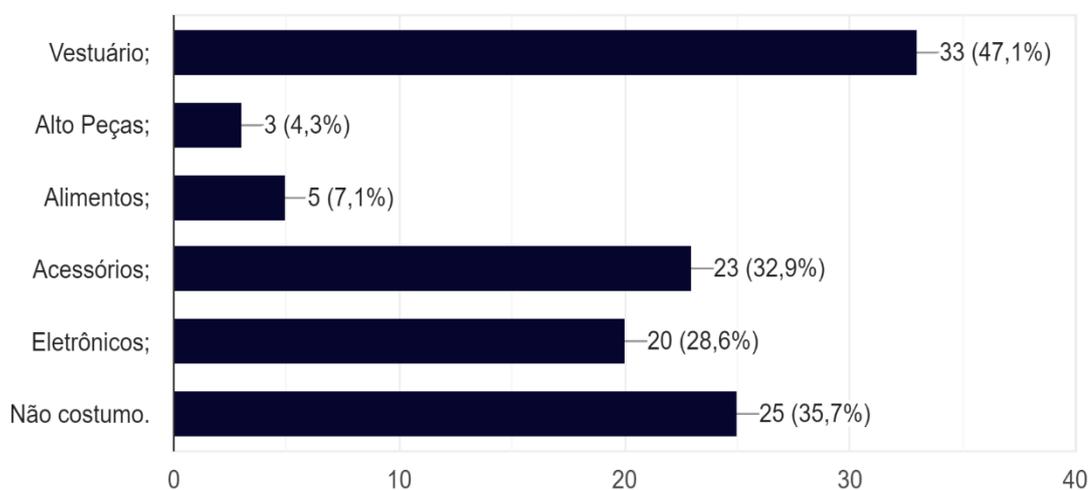
70 respostas



Muitas das vezes as pessoas se preocupam mais em comprar e a chegada de sua mercadoria que nem sabe de onde vem, ou qual local foi despachado. De acordo com o gráfico acima, houve uma divergência, maior parte com cerca de 45,7% não sabe responder, outra sim com 18,6% e as demais não sendo 35,7%.

8°) Quais produtos você costuma importar/comprar? (Se sim, quais)

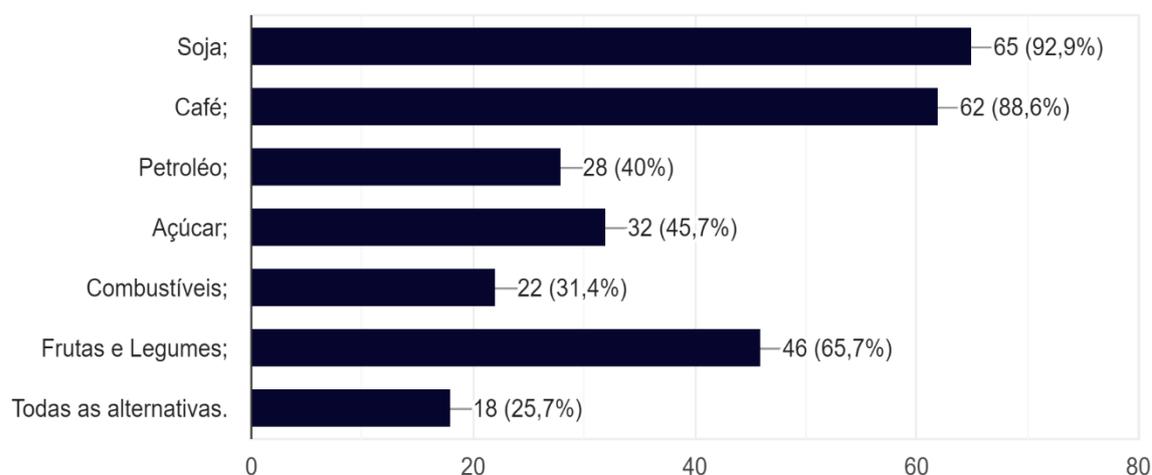
70 respostas



Conforme os resultados, os mais se destacam foram: vestuário 47,1%; Acessórios 32,9%; Eletrônicos 28,6%; E claro boa parte das pessoas não costuma importar ou comprar cerca de 35,7% responderam.

9º) Você sabe o que é Exportado do Brasil?

70 respostas



De acordo com as informações acima foram bem dinâmicas, vale ressaltar que os produtos que teve maior levantamento em porcentagem nas respostas foi: soja, café, frutas e legumes.

10°) Como você enxerga a exportação de produtos brasileiros (soja, milho, carne, laranja, café etc)?

70 respostas



Neste gráfico acima é possível analisar como a exportação é vista por parte da população, nenhuma alternativa está certa, todas estão corretas, pois a exportação é boa para a economia brasileira, porque se trata de onde vem a maior parte do PIB, o Brasil é responsável por alimentar mais de 1 bilhão de pessoas em todo o mundo. E realmente a população brasileira fica com os produtos de qualidade inferior, pois só é exportado os melhores produtos e, a desigualdade social presente no país é um problema que está em todas as áreas desde a alimentação até os recursos logísticos que não fazem os produtos chegarem em lugares extremos do nosso país, porém, atravessam oceanos para chegar em outros países.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Porto de Santos é o maior porto da América Latina, é por ele que entram e saem milhões de produtos por ano no Brasil, os excessos burocráticos acabam atrapalhando a logística do Porto, o que pode afetar diretamente a logística e economia brasileira. A falta de conhecimento e de infraestrutura no Porto causa empecilhos logísticos capazes de afetar toda a cadeia logística brasileira.

O Porto de Santos é o maior porto da América Latina, é por ele que entram e saem milhões de produtos por ano no Brasil, os excessos burocráticos acabam atrapalhando a logística do Porto, o que pode afetar diretamente a logística e economia brasileira. A falta de conhecimento e de infraestrutura no Porto causa empecilhos logísticos capazes de afetar toda a cadeia logística brasileira.

As hipóteses faltam de contratação de funcionários para atuar na burocratização do Porto de Santos, demora no agendamento, processo lento na fiscalização de cargas e a falta ou má condições das vias foram estudadas e comprovadas que realmente são empecilhos para o bom funcionamento das atividades portuárias. Através de pesquisas foi possível analisar as hipóteses e encontrar suas soluções.

A Burocratização na logística portuária faz com que haja custos e atrasos desnecessários e capazes de torna o produto que está sendo comercializado ainda mais caro. Através dos objetivos específicos e pesquisas feitas em sites, trabalhos acadêmicos e pesquisas de campo, foi capaz de solucionar o problema central da pesquisa, que é o excesso burocrático no Porto Santos.

Para próximas pesquisas, poderá tornar os termos modais de transporte, custo Brasil, transporte de cargas e fiscalização governamental e estatal nos Portos mais abrangente. Neste presente trabalho, foi possível trazer os conceitos e atuações de cada termo, porém para futuras pesquisas seria interessante dar mais ênfase nestes conceitos importantes para a logística brasileira.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

BASSALOBRE, Josete. **História**. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/historia-2/> Acesso em 23 ago. 2023.

Brasil. Lei nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm. Acesso em 15 nov. 2023.

BLOG FRETEFY. Transportes de Cargas no Brasil- descubra os 10 maiores desafios. **Blog fretefy**,2022. Disponível em: <https://www.fretefy.com.br/blog/transporte-de-cargas-maiores-desafios>. Acesso em 16 out.2023

BLOG CARGO X. Transporte rodoviário- porque ele movimenta o Brasil. **Blog Cargo X**,2021. Disponível em: <https://cargox.com.br/blog/transporte-rodoviario/>Acesso em 14 ago.2023

COSTA, Cícero. **Canais de parametrização na importação: como funcionam?** Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/378460/canais-de-parametrizacao-na-importacao-como-funcionam>. Acesso em 15 nov. 2023

GOMES, Décio. **O controle Aduaneiro nos Recintos Alfandegados do Porto de Santos – SP**. Disponível em: <https://www.unaerp.br/documentos/1318-o-controle-aduaneiro-nos-recintos-alfandegados-do-porto-de-santos-sp>. Acesso em 15 nov. 2023

HOSHIMO, Raquel. O futuro do Porto de Santos: o que significa desestatizá-lo? **Gazeta do Povo**, 2023. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/sao-paulo/futuro-do-porto-de-santos-o-que-significa-desestatiza-lo/>. Acesso em: 12 jun. 2023

DATALOGISTICA. Confira quais são os maiores portos brasileiros e suas diferenças. **Data logística**, 2020. Disponível em: <https://datalogistica.com.br/cases/confira-quais-sao-os-10-maiores-portos-brasileiros-e-suas-diferencas/>. Acesso em 02 jun. 2023

SENGALIS, Gabriel. **Fundamentos de exportação e importação no Brasil**. Editora FGV,2015. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=5CGHCgAAQBAJ&hl=pt-BR&source=gbs_navlinks_s/ Acesso em 30 ago.2023

MAIA, Leandro. **O surgimento da Companhia Docas de Santos**. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/o-surgimento-da-companhia-docas-de-santos> Acesso em 3 set. 2023.

MATÉRIA AECWEB. Os desafios de transportes de cargas no Brasil. **Matéria Aecweb**,2014. Disponível em: <https://www.aecweb.com.br/revista/materias/os-desafios-do-transporte-de-cargas-no-brasil/9006>. Acesso em 16 out.2023

MATÉRIA DE CAPA. Desafio dos portos. **Matéria de Capa**, 2014. Disponível em: <https://youtu.be/l5kzBRUU01A>. Acesso em: 31 mar. 2023

MATÉRIA LOGWEB. Acesso maior problemas nos 10 principais portos brasileiros. **Matéria Logweb**, 2013.Dispoinivel em: <https://www.logweb.com.br/materias/acesso-e-maior-problema-nos-10-principais-portos-brasileiros/>.Acesso em 07 set.2023

OLIVEIRA, Guilherme. **O Porto de Santos: Uma Jornada através dos Séculos de Comércio e Desenvolvimento**. Disponível em: <https://pt.linkedin.com/pulse/o-porto-de-santos-uma-jornada-atrav%C3%A9s-dos-s%C3%A9culos-e-miguel> Acesso em 30 ago. 2023.

SENGALIS, Gabriel. **Fundamentos de exportação e importação no Brasil**. Editora FGV, 2015. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=5CGHCgAAQBAJ&hl=pt-BR&source=gbs_navlinks_s/ Acesso em 30 ago. 2023

