



ESTUDO SOBRE A UTILIZAÇÃO DE PORTOS SECOS NO BRASIL E UMA PROPOSTA DE IMPLEMENTAÇÃO DESSES NO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

Sivanilza Teitaxeira Machado

Especialista em Marketing em agronegócios pela Universidade Federal do Paraná
Universidade Federal da Grande Dourados, Brasil
sivateixeira@yahoo.com.br

Rodrigo Couto Santos

Mestre em Engenharia Agrícola pela Universidade Federal de Viçosa
Universidade Federal da Grande Dourados, Brasil
rodrigoambiencia@gmail.com

João Gilberto Mendes dos Reis

Doutor em Engenharia de Produção pela Universidade Paulista
Universidade Federal da Grande Dourados, Brasil
betomendesreis@msn.com

Rone Vieira Oliveira

Engenheiro de Produção pela Universidade Federal da Grande Dourados
Universidade Federal da Grande Dourados, Brasil
rone.vieira.oliveira@hotmail.com

Lucas Rodrigues Deliberador

Engenheiro de Produção pela Universidade Federal da Grande Dourados
Universidade Federal da Grande Dourados, Brasil
deliberadorlucas@gmail.com

Marly Cavalcanti

Doutora em Administração pela Universidade de São Paulo
Centro de Educação Estadual de Tecnologia Paula Souza, Brasil
cavalcanti.marly@gmail.com

RESUMO

A burocracia do sistema alfandegário brasileiro e a logística são os principais entraves na competitividade das exportações brasileiras. Filas longas nos portos e demora no embarque das cargas trazem milhões de reais em prejuízos todos os anos. Uma opção para agilizar esse processo são os Portos Secos, também conhecidos como entrepostos aduaneiros do interior, que visam desburocratizar os sistemas realizando o processo documental, antes das cargas chegarem aos portos, facilitando assim o escoamento da produção. Este artigo analisa os Portos Secos brasileiros e apresenta um estudo para a criação de entrepostos aduaneiros no Estado de Mato Grosso do Sul. Este é um dos Estados mais importantes no agronegócio brasileiro e se encontra a mais de mil quilômetros dos principais portos do país, o que faz com que sua logística torne-se cara. A criação de entrepostos no Estado facilitaria o processo de descarregamento nos portos, fazendo com que sua frota de veículos retorne mais rápido ao Estado e assim reduza se os custos logísticos do processo.

Palavras-chave: Logística; Portos Secos; Mato Grosso do Sul.

Data do recebimento do artigo: 23/06/2013

Data do aceite de publicação: 30/07/2013

INTRODUÇÃO

A saturação dos pontos alfandegados junto à infraestrutura precária do país leva o Brasil a aumentar seus custos logísticos e, conseqüentemente, perder competitividade no mercado internacional. Infelizmente, o sistema alfandegário brasileiro é burocrático e dispendioso, não somente requer melhorias de implantação de mecanismos logísticos que atendam o dinamismo de mercado globalizado, como melhoria na gestão pública (Maravieski, Carvalho & Kovaleski, 2001).

Os portos, aeroportos e pontos de fronteiras, não dispõem de estrutura suficiente e adequada para atender a demanda do país, gerando custos adicionais aos produtores, que sem opção de escoamento da produção, submetem esta ao sistema custoso. Segundo Machado, Santana e Cavalcanti (2010), a busca pela redução de custos logísticos, levam as empresas a reverem seus processos e investir em melhoria continua para competir no mercado e melhor atender o cliente.

O Brasil, país com dimensão continental deveria investir em pontos de escoamentos da produção, reduzindo a distância entre as zonas de produção e consumo. A comercialização dos produtos no mercado internacional, além de sofrer com as exigências mercadológicas dos países de destino, também sofre com as condições oferecidas dentro do país. Muitos produtores do Centro-Oeste, Norte e Nordeste movimentam a produção até as regiões Sul ou Sudeste do país, para realizar o escoamento da produção pela falta de estrutura nas próprias regiões. Isto significa maior investimento em estrutura interna e custos elevados. De acordo com Aliceweb (2011), as regiões Sudeste e Sul juntas representam 87,12% das exportações brasileira de 2011 realizadas via porto. Um exemplo disto pode-se citar o Estado de Mato Grosso do Sul, que realiza o escoamento de sua produção, principalmente, pelos portos de Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí, entre outros, Figura 1.

Figura 1. Escoamento da produção Sul-Mato-Grossense – Exportações 2011



Fonte: Adaptado de Famasul (2011)

O Estado de Mato Grosso do Sul, no Centro-Oeste brasileiro fica, aproximadamente, a 1.100 km de Santos, 1.250 km de Paranaguá, 1.200 km de São Francisco do Sul e 1.250 km de Itajaí. Dessa forma, a produção demora aproximadamente 16 horas para chegar ao porto de origem. Tempo e custos que são relevantes a competitividade da produção Sul-Mato-grossense.

De acordo com o Comunicado n. 48 do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada [IPEA] (2010), sobre o diagnóstico e as perspectivas para os portos brasileiros, chama atenção as enormes filas de caminhões ao longo das estradas e avenidas de acesso aos portos, principalmente no período de safra. Ainda reforça as dificuldades apresentadas pelos portos atualmente, como: falta de sistemas eficientes de controle e informação, tecnologia aplicada ao manuseio da carga, calados que não atendem navios de grande porte, sendo estes impedidos de atracar, devido à profundidade de berços e baías de movimentação e quando consegue atracar, os operadores são obrigados a embarcar volumes inferiores à capacidade do navio, o que gera altos preços de fretes e, conseqüentemente, reduz a competitividade dos portos.

Ainda segundo o Comunicado n. 48 do IPEA (2010), dos portos analisados (Manaus, Fortaleza, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí, Imbituba e Rio Grande), os problemas mais comuns apresentados em todas as discussões foram: infraestrutura portuária, burocracia da Receita Federal e greves de diferentes origens, influenciando na liberação das cargas, falta de integração das entidades que atuam na área portuária (Receita Federal, Ministério da Agricultura, Pesca e Abastecimento, Agência Nacional de Vigilância Sanitária, etc.), terminais lotados, custos e *transit time*. A Confederação Nacional da Indústria [CNI] (2007) reforça que a burocracia brasileira aplicada à liberação das cargas, afeta a atividade em 56% quando comparada a média mundial, elevando os custos aduaneiros.

Para a visão de um Brasil futuro, é urgente os investimentos em pontos de escoamento, abrindo novas rotas que atendam a demanda de cada região, sem que esta necessite cruzar o país para escoar sua produção, incentivando a exportação direta da região de produção. Assim, os investimentos em Portos Secos, é uma alternativa ao cenário alfandegário atual e sua estrutura logística, buscando a minimização dos impactos para os produtores/empresas que lidam com mercado global (exportação-importação). Segundo a Receita Federal do Brasil [RFB] (2012), o porto seco deve ser instalado, preferencialmente, próximos às regiões produtoras e consumidoras.

Outro fator a ser considerado é o custo logístico devido o tempo de espera e liberação da carga que envolve uma série de custos ligados às operações de comércio exterior. A fila de espera dos caminhões parados aguardando autorização para recepção da carga no porto, gerando congestionamento portuário, pode ser reduzida com a liberação da carga em Portos Secos. A estratégia de utilização do porto seco pode minimizar a concentração do volume de cargas em zonas

primárias, que normalmente, supera a capacidade da infraestrutura, além de reduzir do custo de armazenagem portuária, entre outros.

Este artigo pretende analisar e estudar a infraestrutura dos principais pontos alfandegados de escoamento da produção, propondo a utilização de porto seco, investimento privado na infraestrutura como melhoria para o escoamento da produção brasileira. Por fim apresenta uma proposta de implementação desses portos em algumas regiões do Estado de Mato Grosso do Sul.

REVISÃO DA LITERATURA

Em 2008, a pesquisa realizada com as empresas exportadoras pela CNI (2008) apontou que 82,2% das empresas consideram que os processos alfandegários impactam negativamente nas operações de exportações. Outro fator associado é o custo portuário e aeroportuário, a pesquisa apresentou que 41,5% das empresas pesquisadas consideraram um dos maiores entraves da atividade.

Segundo o Comunicado n. 48 do IPEA (2010), dos investimentos públicos federais em transportes no ano de 2008, somente 17% foram destinados ao setor hidroviário, sendo que destes, aproximadamente 80% (R\$ 327 milhões) para os portos. O Programa de Aceleração do Crescimento [PAC] (2009), incentivando o investimento público e privado em infraestrutura, entre outros objetivos a redução da burocracia, e aplicação de técnicas administrativas que favoreçam o crescimento, apresentou uma prévia de investimento de R\$ 503,9 bilhões em obras de infraestrutura para o quadriênio de 2007 a 2010. Com a inclusão de novas ações durante este período, o montante subiu para R\$ 646 bilhões. Para o período de 2010, mais R\$ 502,2 bilhões foram adicionados ao programa. Do montante de R\$ 1,14 trilhões, serão investidos R\$132,2 bilhões em logística, R\$ 759 bilhões em energia, e nos setores sociais e urbanos, R\$ 257 bilhões. (PAC, 2009; Dantas, 2011)

O investimento privado em infraestrutura logística pode ser uma alternativa para o desenvolvimento do país e equilíbrio da matriz de transporte brasileira, atualmente, regida pelo modal rodoviário com mais de 59%, seguida do ferroviário com 24%, aquaviário 13%, dutoviário 3,7% e aeroviário 0,3% (Ministério dos Transportes [MT], 2006).

Segundo Tadeu (2011), as propostas do Programa de Aceleração do Crescimento não demonstram capacidade para melhorar as condições de transporte atual do país, sendo urgente a participação do setor privado nos investimentos em infraestrutura.

A polêmica sobre a participação do setor privado nos investimentos em infraestrutura é grande. O modelo de privatização pode ser a alavanca para a melhoria dos serviços logísticos oferecidos pelo país e favorecimento da sociedade como um todo. Entretanto, a privatização está

calçada numa forte mudança de paradigma que leva a organização a se reestruturar considerando novas perspectivas, bem como seus impactos para todos os envolvidos (custos e benefícios).

Logística internacional

A logística internacional diz respeito às operações de comércio entre os países e a movimentação física dos materiais comercializados (David & Stewart, 2010). Assim, há uma ligação entre as operações logísticas, onde as interseções são os pontos de fronteiras entre os países. Mas o que torna isto interessante é como a logística se comporta em cada interseção. O comportamento logístico está diretamente relacionado a infraestrutura. Logo, a logística internacional sofre os impactos das más condições da infraestrutura nos países em desenvolvimento. Um exemplo do quanto o impacto da logística nacional afeta as operações de comércio exterior é apresentado no Quadro 1.

Quadro 1. Exemplo de custo de transporte da soja do Brasil até Shangai na China

	Norte de MT/Santos (US\$/Ton)		Noroeste RS/Rio Grande (US\$/Ton)		Centro Norte PR/Paranaguá (US\$/Ton)		Sul de GO/Santos (US\$/Ton)	
Modal	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Rodoviário	97,00	116,78	24,50	28,18	27,37	34,51	50,83	64,71
Marítimo	58,78	55,84	59,42	58,21	59,00	58,92	58,78	55,84
Valor Total Transp.	155,78	172,62	83,92	86,39	86,37	93,43	109,62	120,56
Preço ao Produtor	324,34	318,15	359,51	344,90	372,46	350,44	338,31	324,27

Fonte: Adaptado de United States Department of Agriculture [USDA] (2010)

O levantamento da United States Department of Agriculture – USDA (2010) para analisar o custo de transporte da soja no Brasil para China, considerando quatro pontos de produção, constatou que o custo com transporte rodoviário internamente do país, para transportar a produção até o Porto é maior que o custo do transporte marítimo para transportar do Porto até a China. Se considerar as curtas distâncias (o escoamento dentro do próprio Estado, como o Rio Grande do Sul e Paraná que não transportaram para outro Estado), ainda assim o custo de transporte rodoviário é alto, pois apesar de não ultrapassar o custo do transporte marítimo, representa quase a metade deste.

Essas diferenças logísticas entre os países resultam em fluxo desordenados que geram dispêndios as empresas envolvidas. O desenvolvimento do comércio global está calcado no relacionamento entre as nações, através de políticas internacionais e organizações regulamentadoras das atividades. Para este desenvolvimento ser favorável aos países envolvidos torna-se necessário delimitar as operações logísticas, bem como adequação da infraestrutura alfandegária.

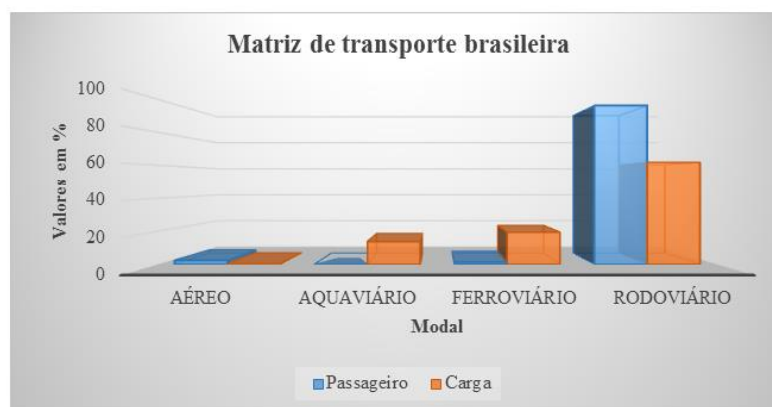
De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE] (2012), o Brasil possui área territorial de 8.514.876,599 km², com população aproximada de 191 milhões de pessoas, distribuída entre as regiões brasileira e com um Produto Interno Bruto (PIB), em 2011 de

4,143 trilhões de reais, representando um crescimento de 2,7% em relação ao ano anterior. Analisando o PIB por setor tem-se um crescimento em 2011 da Agropecuária em 3,9%, Serviço 2,7% e Indústria 1,6%.

O Brasil possui cerca de 50.000 km de via navegável, de acordo com a World Factbook (2010), a malha ferroviária se apresenta com 28.538 km e uma malha rodoviária de 1.751.868 km. Comparando com os Estados Unidos com área territorial de 9.826.675 km², possui 41.009 km de via navegável, ferrovia de 224.792 km e uma malha rodoviária de 6.506.204 km.

A matriz de transporte brasileira, segundo a Confederação Nacional do Transporte [CNT] (2006), analisada por transporte de passageiro e carga está distribuída conforme Figura 2. Assim, é visível a má distribuição dos modais, sendo o modal rodoviário sobrecarregado tanto para o transporte de passageiro como para o de carga.

Figura 2. Matriz de transporte brasileira – comparação entre transporte de passageiro e de carga



Fonte: Adaptado de CNT (2006)

O Comunicado n. 48 do IPEA (2010) expõe que o crescimento da produção mundial e o processo de internacionalização das empresas e das cadeias produtivas influenciaram significativamente no transporte marítimo e acarretou num expressivo aumento de volume de cargas que refletiu na transformação tecnológica no setor portuário. Além disso, destacou a necessidade urgente de investimento na infraestrutura logística do setor.

De acordo com Wanke e Hijjar (2009), os debates sobre a infraestrutura logística de exportação, bem como os impactos devido às ineficiências operacionais são conduzidos genericamente, desconsiderando os diferentes segmentos de exportadores.

Segundo a CNI (2008), as pesquisas realizadas com as empresas exportadoras para identificar os principais problemas do setor apontam que 49,1% das empresas consideram a infraestrutura portuária e aeroportuária o fator mais problemático para atividade exportadora. O CNI ainda reforça que quando considerou apenas as empresas que utilizavam portos para o escoamento, esse representou 56% e, do mesmo modo, quando considerou empresas que utilizam somente aeroportos este percentual foi de 23,2%.

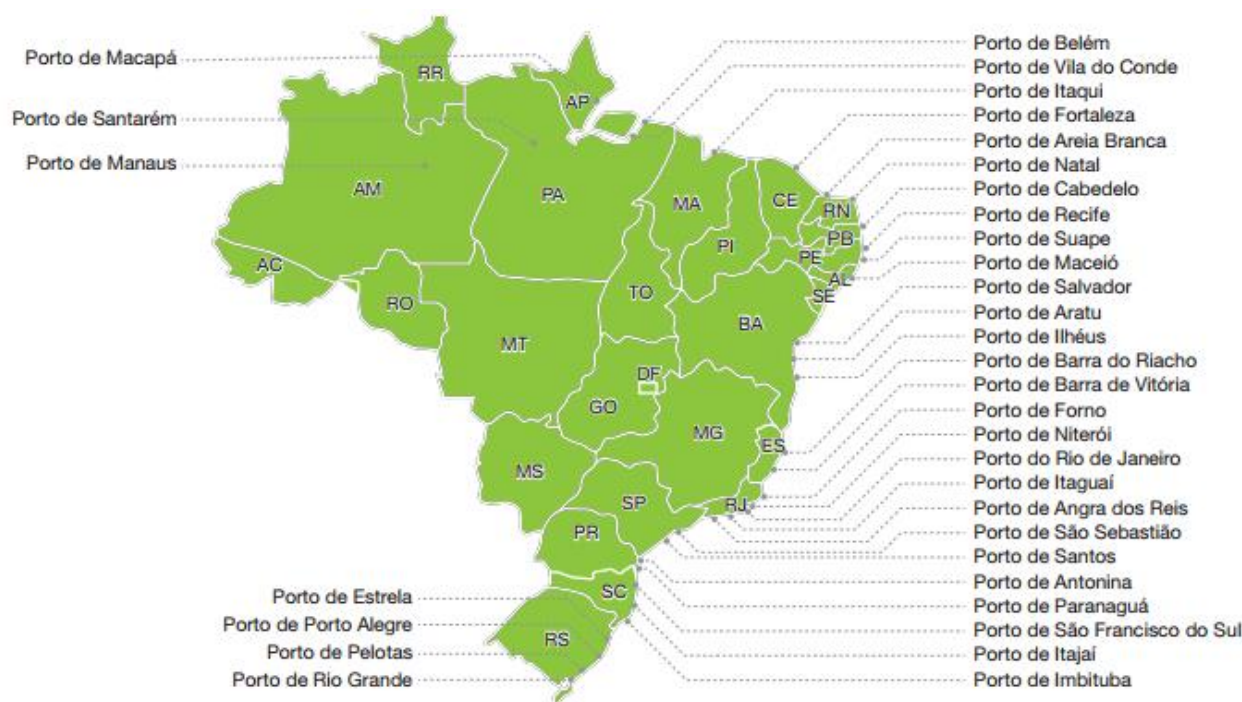
Ao tratar do desenvolvimento dos sistemas logísticos, comparando os Estados Unidos, Japão e os membros da União Europeia com a África, China e países na América do Sul, Ballou (1993), afirma que diferença crítica entre os países que gozam de alto padrão de vida, comercializando mercadorias livremente, desfrutando da eficiência logística com países que possuem uma logística inadequada ao comércio extensivo, estes são forçados a uma auto-suficiência localizada e padrão relativamente baixo.

Portos Marítimos

Atualmente, o Brasil possui 37 portos públicos, entre marítimo e fluvial, espalhados pelo território nacional. Segundo a Secretaria dos Portos [SP] (2012), existem 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários operados pela iniciativa privada, por concessão.

A Figura 3 apresenta os 34 portos públicos marítimos sob a gestão da Secretária de Portos da Presidência da República, sendo que de acordo com a mesma desse total, 15 são delegados, concedidos ou autorizados aos governos estaduais e municipais, 18 são gerenciados pelas Companhias Docas e um concedido à iniciativa privada.

Figura 3. Distribuição dos Portos Públicos marítimos no Brasil



Fonte: Secretaria dos Portos (2012)

Os principais portos brasileiros se encontram na região Sudeste e Sul. O Programa Gestão Portuária tem como objetivo aumentar a capacidade de movimentação nos portos e melhorias nas operações, padronizando e otimizando-as. Assim, o Programa estabeleceu parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, para elaboração do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), para os principais portos brasileiros (SP, 2012).

Balau (2009) aponta os principais problemas nas operações internacionais antes e depois da privatização dos Terminais de Carga nos portos brasileiros, assim, antes da privatização, em 1995, havia longa espera para atracar (entre 24 a 96 horas), máximo 16 horas de operação, sistema em colapso (movimentação de 1,3 milhões de contêineres), baixa produtividade (8 a 15 contêiner/hora). Em 2003, após a privatização a atracação ocorria na chegada do navio, o tempo de operação aumentou para 24 horas, a movimentação subiu para 3,5 milhões e a produtividade passou para 35 a 40 contêiner/hora. Em 2008, a movimentação de contêineres passou para 4,5 milhões e a produtividade para 40 a 45 contêiner/hora.

Segundo o Tribunal de Contas da União [TCU] (2013), os principais problemas identificados nos 19 portos auditados em 13 Estados da federação, entre abril de 2008 a maio de 2009, avaliando os entraves à expansão portuária em quatro aspectos (1. Planejamento portuário, 2. Sustentabilidade financeira, 3. Processo de arrendamento portuário e 4. Concorrência entre portos), foram: falta de integração das políticas portuárias com outros modais; desatualização dos planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos; baixo grau de governança corporativa, com descontrole da gestão; inexistência de acompanhamento dos valores cobrados pelos arrendatários, parâmetros que permitam avaliar o equilíbrio financeiro, entre outros.

Os pontos levantados pelo TCU (2013), são exemplos de uma falta de estrutura não somente operacional, mas também administrativa do parte do Companhia das Docas e/ou suas Superintendências.

De acordo com Machado, Santana e Cavalcanti (2010), a qualidade deixou de ser vantagem competitiva (diferencial de serviço ou produto oferecido) e passou a ser essencial aos produtos e serviços, assim se as empresas competem e buscam oferecer serviço e/ou produto com qualidade, os consumidores competem para adquirir o melhor serviço e/ou produto possível. Dessa forma, os portos necessitam urgente de soluções viáveis que minimizem os problemas de operação e contribuam com o comércio internacional, promovendo a competitividade entre as empresas.

Portos Secos Brasileiros

Inicialmente, como uma estratégia de interiorização da atividade de importação e exportação no território brasileiro, os Portos Secos com o objetivo de desafogar as zonas primárias, ao longo dos anos se tornaram complexos logísticos que oferecem serviços diferenciados aos seus clientes, proporcionando melhores condições às operações de exportação e importação, além de contribuir para a expansão dos negócios internacionais entre os diversos setores da sociedade (Lara & Soares, 2005).

A RFB (2012) define porto seco como recintos alfandegados de uso público, localizados em zona secundária, sendo as operações de movimentação e armazenagem de controle aduaneiro e

serviços conexos sujeitos ao regime de concessão ou permissão. A concorrência entre os portos, fortalecida pela Lei 8.630/93, referente à modernização dos portos possibilitou o aperfeiçoamento estratégico dos serviços dos Estados aos clientes, adequação da infraestrutura oferecendo mais capacidade, tecnologia e inovação, customização de processos, etc. A Lei que favorecia o pensamento competitivo foi base para os investimentos em infraestruturas, ampliação de área e renovação de tecnologias e sistemas de informação.

A problemática portuária, apesar das tentativas de melhorias, continua. O custo Brasil, permanece como um grande “elefante branco” que precisa ser literalmente derrubado. A questão que perdura é como fazê-lo? Muitas proposições são feitas, mas os investimentos do Governo direto em infraestrutura logística não são suficientes.

As empresas exportadoras e importadoras que buscam serviços especializados e soluções logísticas integradas almejam encontrar nos Portos Secos, verdadeiros parceiros de negócio que contribuam no fluxo de materiais de forma dinâmica. Atualmente são 59 Portos Secos distribuídos pelo Brasil, sendo que deste total 63% está centrado na região Sudeste, 24% na região Sul, 5% na região Centro Oeste e Nordeste e 3% na região Norte (RFB, 2012).

Existem quatro Portos Secos de fronteiras, um em Corumbá (MS), na região Centro Oeste, um em Guajará-Mirim (RO), região Norte, dois na região Sul, em Jaguarão e Santana do Livramento; e dois Portos Secos ferroviários na região Sul, em Santana do Livramento e Uruguaiana.

O crescimento do consumo global de produtos e serviços é a razão principal do aumento das exportações e importações, desenvolvendo as operações no mercado internacional aquecendo a economia interna e incentivando empresas a investirem mais e mais nessas operações. Dessa maneira, as empresas buscam parcerias que alinhem estrategicamente sua cadeia de suprimento, oferecendo produtos e serviços com a qualidade exigida e a custo aceitável pelos consumidores (Reis, 2011).

Neste contexto a logística internacional é parte primordial no desempenho da cadeia de suprimentos da empresa envolvida globalmente, uma vez que planejada, organizada e controlada a logística pode oferecer mais benefícios do que custos, agregando valor ao produto para o consumidor final.

Agregar valor ao produto está ligado à maximização dos benefícios que o produto pode oferecer ao consumidor. Bowersox, Closs e Copper (2006) sustentam que os clientes possuem numerosas expectativas quanto à disponibilidade, desempenho operacional e confiabilidade do serviço etc. Para Porter (1985) Valor é a quantia que os compradores estão dispostos a pagar pelo

que determinada organização os fornece. Criar valor para os compradores que exceda o custo de fazê-lo é a meta de qualquer estratégia genérica.

Assim, o porto seco está ligado estreitamente à logística internacional e a flexibilização das operações podem agregar valor ao produto exportado ou importado, quando este oferece serviços logísticos que atendam os clientes, considerando as expectativas de disponibilidade do produto, logo o porto seco deve trabalhar para reduzir o prazo de liberação da carga, bem como garantir a confiabilidade do serviço ao cliente, através do atendimento de prazos.

Quando o consumidor compra um produto importado, este possui expectativa de recebê-lo no prazo pré-determinado pela empresa fornecedora, na quantidade certa, no local indicado. Caso a empresa fornecedora possua problemas com a liberação da carga no porto, devido operações rotineiras da Receita Federal, ou em caso de produto anuente, da Anvisa e/ou do Mapa ou de demais órgãos anuentes; o consumidor não entenderá que a empresa não cumpriu o prazo de entrega devido as operações legais do comércio exterior, para ele quem não atendeu suas expectativas e confiabilidade de entrega foi a empresa fornecedora.

Dessa maneira, cada vez mais as empresas buscam alternativas para facilitar as operações de comércio exterior, facilitar no sentido de trabalharem com portos menos congestionados do que os principais portos e, com uma estrutura logística de recebimento, armazenagem e movimentação adequada dos seus produtos, com sistema de informação que ofereça serviços de rastreamento da carga e status de liberação da carga *online*.

Os serviços de informações são importantes, pois possibilitam as empresas fornecedoras de produtos importados alertarem seus clientes caso ocorram problemas de atendimento de prazo e quantidade, proporcionando há este tempo para se adequarem a informação recebida e se planejarem, seja adotando uma alternativa de compra em mercado interno para suprir suas necessidades, seja readequando seu pedido de compra junto a fornecedora entre outras.

Este posicionamento ao cliente/consumidor gera uma confiabilidade, pois muitas vezes os consumidores aceitam o atraso no prazo de entrega, desde que comunicado antecipadamente possibilitando estes planejar e ajustar seus estoques mediante ao novo prazo. O que não é aceitável pelos clientes é a falta de comunicação, de informação do pedido de compra.

Nesse sentido, os Portos Secos vêm se destacando como verdadeiros parceiros que auxiliam as empresas exportadoras e importadas em seus negócios, agregando valor aos produtos, devido à aplicação de logística especializada e integrada, bem como informatizada.

Para Machado, Santana e Cavalcanti (2010), a necessidade de pontos alfandegados é indiscutível, devido a importância como aparelho econômico fiscal, com função principal à

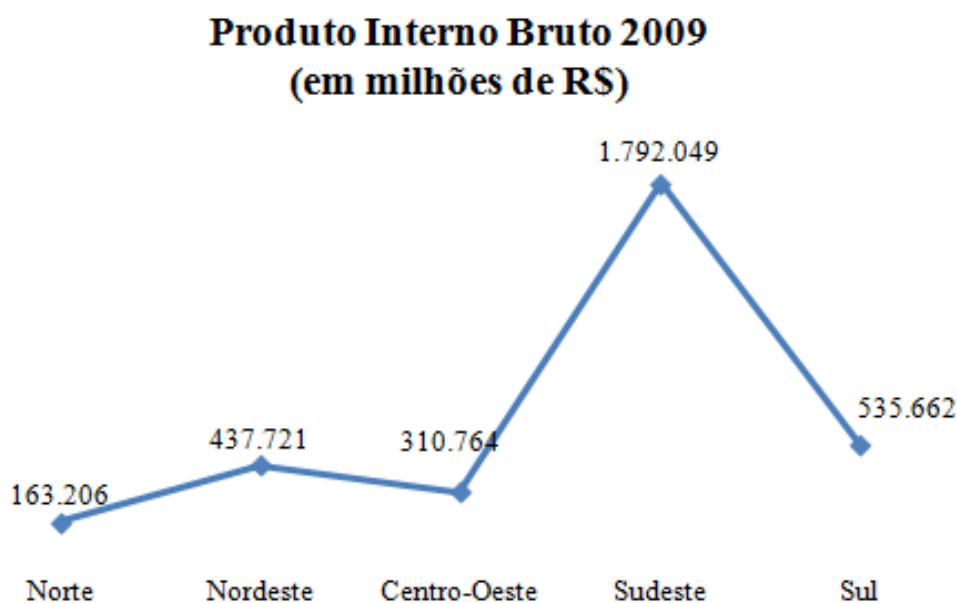
arrecadação de receitas para o Estado, além da orientação do comércio e da economia, servindo também para tomada de decisão dentro do setor econômico.

Comparação da Infraestrutura Regional Brasileira

O território nacional é composto por cinco regiões e sua população encontra-se distribuída entre elas. A região Norte possui a maior área territorial com, aproximadamente, 3.853.576 km² e 15.864.454 habitantes. Em seguida, tem-se a região Centro Oeste com cerca de 1.606.367 km² e uma população de 14.058.094, posteriormente, segue o Nordeste com 1.554.388 km² e 53.081.950 habitantes. A região Sudeste aparece em quarta posição, quando do critério área territorial, com 924.596 km² e população de 80.364.410 e, por último, a região Sul com 563.802 km² e 27.386.891 habitantes (IBGE, 2012).

Ainda segundo o IBGE (2012), o Produto Interno Bruto (PIB) do país, em 2009 foi de 3.143 trilhões, sendo distribuído entre as regiões do país, têm-se os valores apresentado na Figura 4.

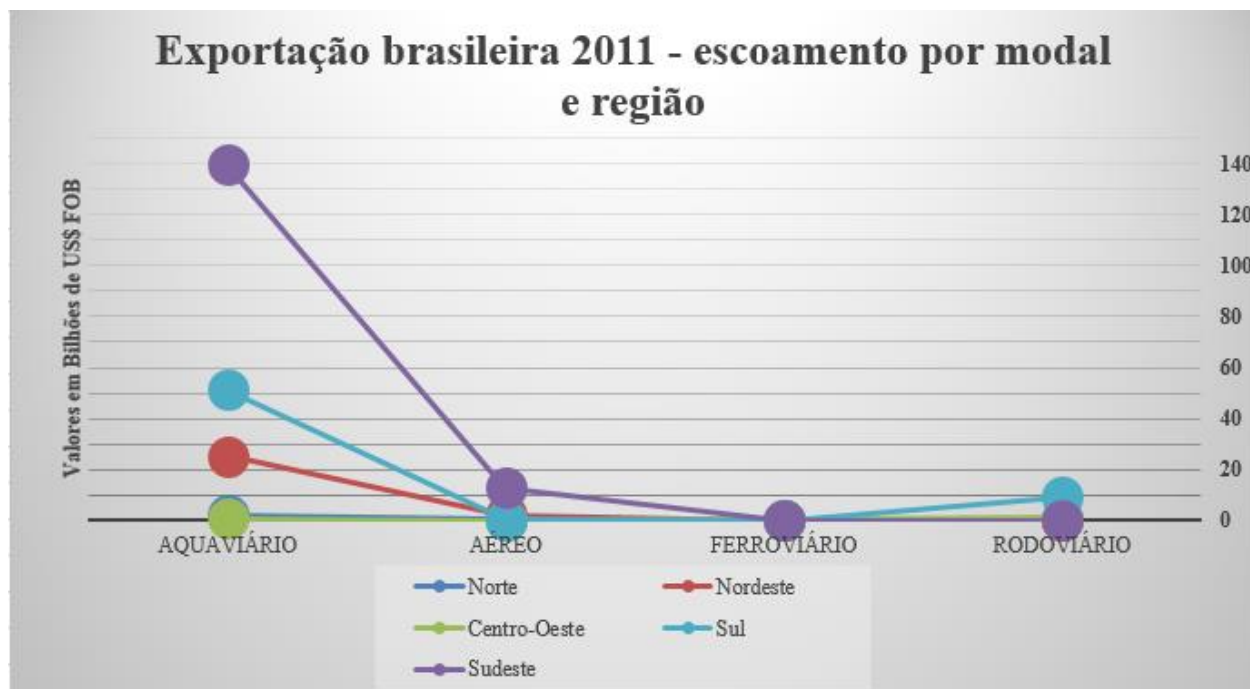
Figura 4. Produto Interno Bruto Brasileiro por região – em R\$



Fonte: Adaptado de IBGE (2012)

A partir da Figura 5 é possível relacionar a utilização do modal preferido de escoamento da produção à região. Assim, nota-se preferência em todas as regiões pelo uso do modal marítimo, bem como analisar a concentração de cargas exportadas pela região Sudeste, uma diferença gritante quando comparado com as demais regiões brasileiras. O escoamento da produção brasileira ocorre principalmente pela região Sudeste, Sul, Nordeste, Norte e Centro-Oeste, respectivamente. Segundo a Secretaria dos Portos (SP, 2012), o setor portuário movimenta anualmente cerca de 700 milhões de toneladas e responde por mais de 90% das exportações, isto devido à relação custo e quantidade transportada.

Figura 5. Exportação brasileira 2011 – escoamento portuário por modal e região



Fonte: Adaptado de Aliceweb (2012)

Outro ponto importante a ser analisado na Figura 5, trata-se do modal utilizado para as exportações, onde nota-se a preferência pelo aquaviário, aéreo, rodoviário, seguido pelo ferroviário.

A preferência pelo modal aquaviário é inquestionável por sua capacidade de carga e custo mais baixo, quando comparado com o aéreo, por exemplo ou rodoviário. Contudo, está é outra discussão a ser realizada, pois a carga antes de chegar no porto, segue em modal rodoviário, com baixa capacidade de carga e custo elevado. O modal rodoviário é recomendado para distâncias até 300 Km, passando disto, este modal deveria ser impraticado. Entretanto, o que tem-se é o aumento do uso do modal rodoviário, frente as suas facilidades de *door-to-door*, entre outras.

A percepção da importância da logística em cada região ocorre pela necessidade (demanda) de escoamento da produção relacionado a dificuldades (oferta) envolvidas nas operações. Assim, a qualidade da logística é comprometida quando as ofertas de serviços logísticos nas regiões não suprem as demandas de produção.

A Figura 6 também apresenta a concentração do escoamento da produção brasileira pela região Sudeste, onde corrobora a significativa participação do Porto de Santos, principal porto brasileiro, no escoamento da produção de outras regiões devido a ineficiência logística da região.

Figura 6. Principais portos brasileiros – Exportação em 2011



Fonte: Adaptado de Aliceweb (2012)

A Figura 6, alerta para a situação atual do Brasil, pois os principais portos brasileiros estão situados na Região Sudeste e Sul, sendo que somente o Porto de São Luís, no Maranhão, região Nordeste aparece entre eles. Essa situação traz a reflexão sobre a saturação do Porto de Santos, que é o porto com maior movimentação do país. Da mesma forma, quando analisado os principais aeroportos de preferências para escoamento das exportações em 2011, a Figura 7 apresenta que dentro os 10 principais, 50% estão situados na região Sudeste, 20% no Sul, 20% no Nordeste e 10% no Norte do país.

Figura 7. Principais aeroportos brasileiros – Exportação em 2011



Fonte: Adaptado de Aliceweb (2012)

As regiões brasileiras apresentam entre si diferenças nítidas quanto a oferta de serviços logísticos, podendo concluir que as regiões com ineficiência logística, não encontram alternativas, a não ser o escoamento pela utilização da logística oferecida em outras regiões, como a Sudeste e a Sul, muito utilizada para o escoamento da produção da região Centro Oeste. Logo, nota-se também a sobrecarga que as regiões Sudeste e Sul possuem com a falta de infraestrutura em outras regiões. Essa sobrecarga acarreta diretamente no custo logístico, devido a saturação localizada em todos os portos.

O investimento na infraestrutura logística nas regiões mais necessitadas, dando autonomia para estas escoarem sua produção sem necessidade de transporte da carga longa distância. A melhoria dos serviços prestados pela infraestrutura já existente em algumas regiões proporcionaria melhor desempenho das atividades quanto a ganho de tempo, descongestionamento portuário, ganho de tempo e etc.

MÉTODO DA PESQUISA

Para a realização desse trabalho, teve como base a pesquisa bibliográfica, bem como se seguiu as etapas:

- Revisão da literatura, para melhor entender o assunto, para tanto se utilizou de periódicos, sites oficiais, livros, etc.;
- Realizou um levantamento dos Portos Secos no Brasil, distribuídos por Região Fiscal do país;
- Realizou um levantamento do escoamento da produção agrícola nas regiões brasileiras, comparando os tipos de modais de transporte utilizados e o porto de exportação, com base no site Aliceweb;
- Analisou as estratégias de negócios utilizadas pelos principais Portos Secos do Brasil, como localização e serviços oferecidos;
- A seguir fez uma análise dos Portos Secos brasileiros e seus serviços e propôs a implementação de três Portos Secos no Estado de Mato Grosso do Sul.

ANALISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O Brasil está dividido em 10 Regiões Fiscais, unidades descentralizadas da Receita Federal, com objetivo de fiscalização e arrecadação, Tabela 1.

Tabela 1. Separação dos Estados por Região Fiscal

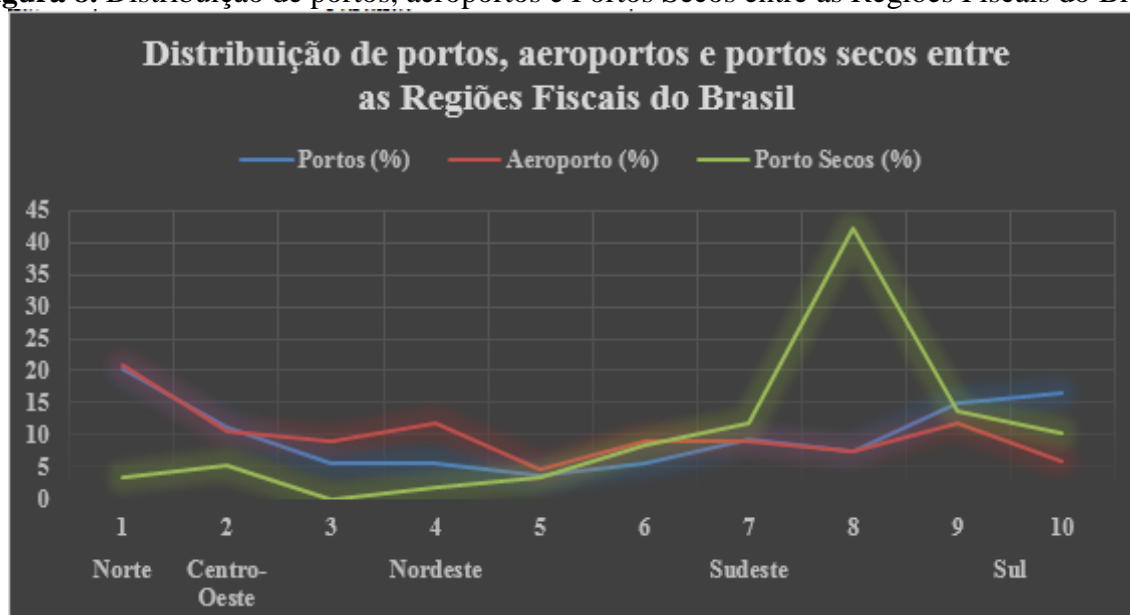
Região	Região Fiscal	Estados
Centro-Oeste	1	Distrito Federal; Mato Grosso; Mato Grosso do Sul; Goiás; Tocantins.
Norte	2	Acre; Amazonas; Rondônia; Roraima; Amapá; Para.
Nordeste	3	Maranhão; Ceara; Piauí.
	4	Rio Grande do Norte; Paraíba; Alagoas; Pernambuco
	5	Bahia; Sergipe
Sudeste	6	Minas Gerais
	7	Espirito Santo; Rio de Janeiro
	8	São Paulo
Sul	9	Paraná; Santa Catarina
	10	Rio Grande do Sul

Fonte: RFB (2012).

De acordo com Pimentel (2009) entre 1994 e 2007, as Regiões Fiscais com maior arrecadação foram a 8ª (representada pelo Estado de São Paulo), com 43,8%, a 7ª (Estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro), com 20,8% e a 1ª (Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Tocantins), com 10,8%.

A Figura 8 apresenta a distribuição de portos, aeroportos e Portos Secos entre as Regiões Fiscais. Dessa forma, pode-se comparar como as Regiões estão equipadas (infraestrutura) entre as zonas primárias e zonas secundárias.

Figura 8. Distribuição de portos, aeroportos e Portos Secos entre as Regiões Fiscais do Brasil



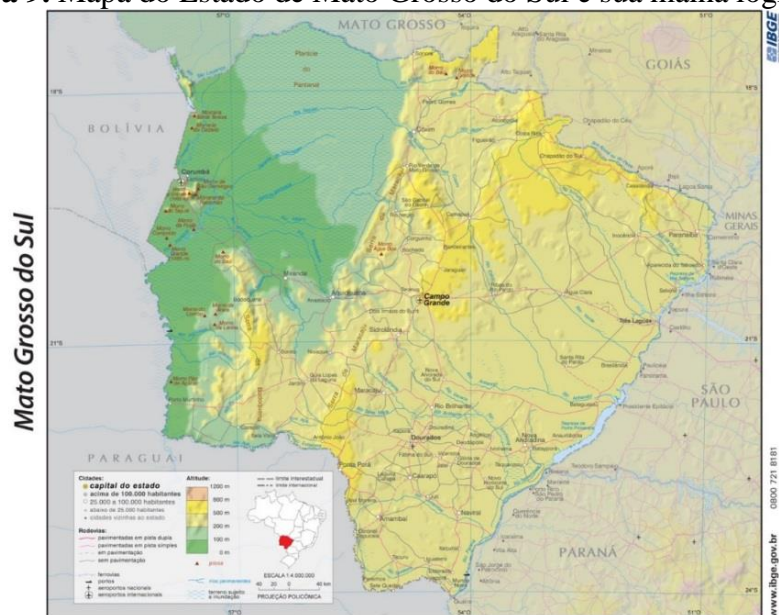
Fonte: Machado, Santana e Cavalcante (2010), SP (2012), Receita Federal do Brasil (2012)

A partir da Figura 8, pode-se observar que a 8ª Região Fiscal, é a mais equipada em Portos Secos, com 42%, seguida da 9ª Região Fiscal, com 14%. Comparativamente os portos e aeroportos, a 2ª Região Fiscal, supera as demais regiões em quantidade, porém não em infraestrutura. Os portos e aeroportos com mais infraestrutura encontram-se na Região Sudeste e Sul dos país.

Observando o Estado do Mato Grosso do Sul, enquadrado na 1ª Região Fiscal, e adotando-o como exemplo de região afastada das zonas primárias, pode-se citar o número de rotas limitadas para o escoamento da produção do seu parque agroindustrial e produtivo, bem como enfatizar a precariedade de parte dessas rotas. A Figura 9 apresenta as principais rotas disponíveis no Estado, considerando os modais, aeroviário, rodoviário, ferroviário e hidroviário.

Para o modal rodoviário, o Estado tem rodovias federais e estaduais. Dentre as rodovias, se destacam as BR-163, BR-267 e BR-262. Este modal é o mais utilizado no Estado para o escoamento da produção agropecuária (Companhia Nacional De Abastecimento [CONAB], 2007). Considerando o modal hidroviário, o Mato Grosso do Sul dispõe de hidrovias no Rio Paraná e Paraguai, ambas contornam o Estado e contam com três principais portos, em Porto Murtinho, Corumbá e Três Lagoas (Serviço Nacional De Aprendizagem Rural [SENAR], 2012). Em relação ao modal ferroviário, o Estado possui uma ferrovia, a Novoeste, que conta com terminais em Porto Murtinho, Três Lagoas e Corumbá. Esta é a única ferrovia em pleno funcionamento no Estado. Existe ainda outras ferrovias, mas estão abandonadas e algumas estão sendo planejadas, como a Ferroeste, que irá de Maracaju à Mundo Novo e seguirá para o Estado de Paraná, rumo ao porto de Paranaguá. Já o modal aeroviário, conta com seis aeroportos, localizados nas cidades: Dourados, Bonito, Três Lagoas, Campo Grande, Porto Murtinho e Corumbá, este modal é mais utilizado no transporte de passageiros (IBGE, 2013).

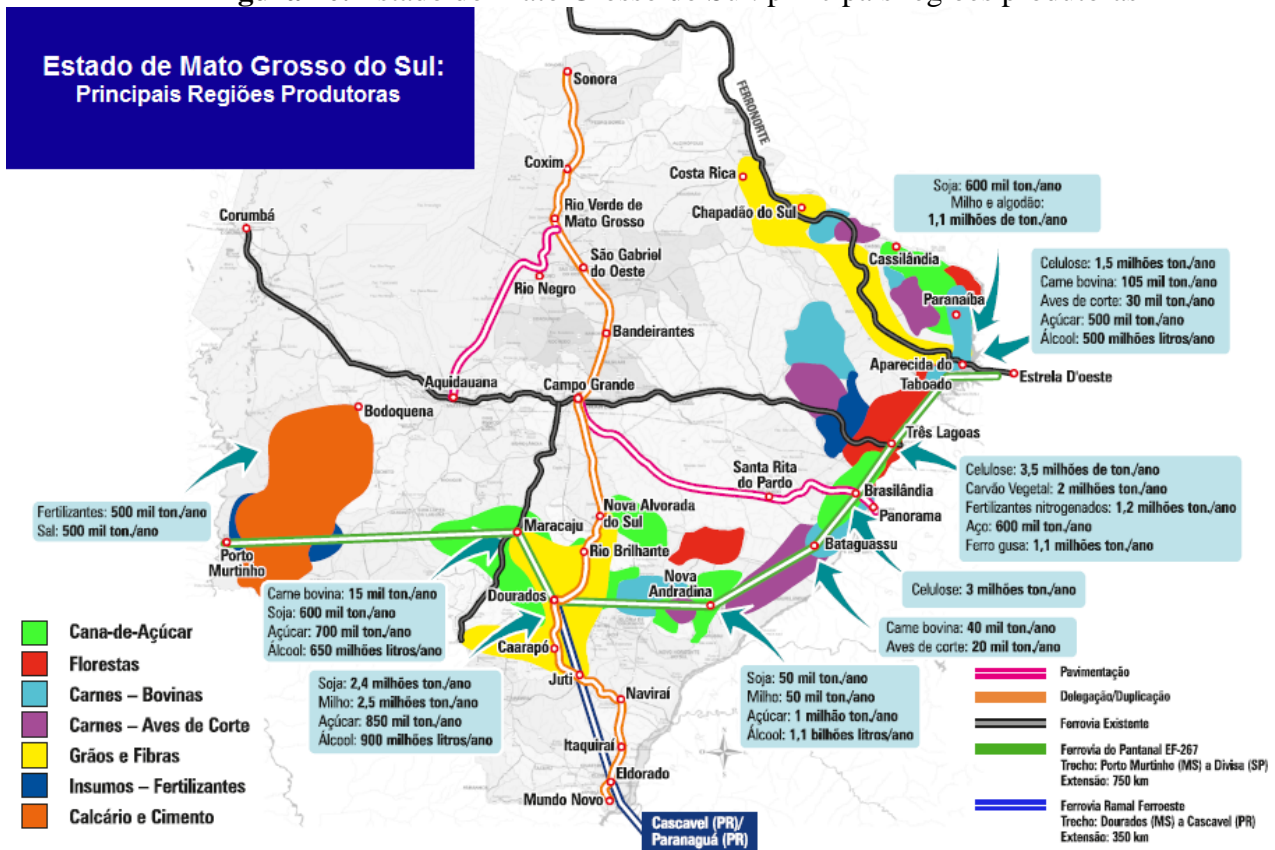
Figura 9. Mapa do Estado de Mato Grosso do Sul e sua malha logística.



Fonte: IBGE (2013a).

A Figura 10 apresenta as principais regiões produtoras do Estado de Mato Grosso do Sul, com maior demanda por infraestrutura logística para o escoamento da produção. Nesse sentido, propõe-se para contribuir com a minimização dos gargalos logísticos, a instalação de Portos Secos, em pontos estratégicos do Estado, considerando localização e desenvolvimento da região, sob a perspectiva logística, além de considerar os que já existem, Corumbá e Ponta Porã (Associação Brasileira De Portos Secos [ABEPRA], 2013).

Figura 10. Estado do Mato Grosso do Sul: principais regiões produtoras



Fonte: SENAR (2013).

Sugere-se a instalação de Portos Secos, nas cidades de Dourados, visto o potencial de crescimento que a cidade apresenta e a produção de produtos para exportação. A mesorregião da grande Dourados congrega mais de quinze municípios produtores de grãos e produtos agropecuários. O Porto Seco de Dourados, ainda poderá atender toda a região Sul do Estado.

A cidade de Três Lagoas tem crescimento significativamente nos últimos anos, apresentando-se como uma região estratégica para a instalação de Portos Secos. Os produtos a serem exportados pelo porto de Santos passam em sua grande parte por Três Lagoas. Possibilitando assim, a otimização do processo de desembarço de cargas que seguem rumo ao Porto de Santos/São Paulo, agilizando o escoamento da produção regional.

Outro ponto estratégico para a instalação de Porto Seco é a cidade de São Gabriel do Oeste, entre outros fatores, esta possui uma característica peculiar, a maior representatividade do PIB da

cidade provem do setor terciário (serviços) (IBGE, 2013b). A cidade vem crescendo e contribuindo para importantes cadeias produtivas agropecuárias. O Porto Seco em São Gabriel do Oeste possibilitaria o desembaraço de cargas a serem escoadas para o norte do País e poderia juntamente ao Porto Seco de Corumbá e Três Lagoas, contribuir para o maior escoamento de cargas na região central e norte do Estado.

Os Portos Secos, como alternativa logística podem oferecer diversos serviços aos seus clientes, possibilitando flexibilidade nos processos a custo razoável, quando comparado com os custos e serviços oferecidos pelas Zonas Primárias (custos portos e aeroportuários). As taxas de armazenagem e movimentação no porto/aeroporto são consideradas elevadas e inflexíveis, pois são taxas determinadas e fechadas pelos Terminais de Cargas e pela Infraero, não tendo flexibilidade de negociação. Neste sentido, o porto seco possui taxas negociáveis o que o torna uma opção favorável às operações logísticas.

Pesquisa realizada por Machado, Santana e Cavalcanti (2010), em sete Portos Secos apresentou os diversos serviços oferecidos aos seus clientes, sendo que 100% oferta serviços de: importação e exportação normal, regime especial de entreposto aduaneiro, retirada de amostras, marcação, remarcação e numeração de volumes, etiquetagem, marcação e colocação de selos fiscais, acondicionamento, montagem e paletização; aproximadamente 80% oferecem serviços de regime especial de depósito alfandegado, terminal para produtos químicos e para produtos refrigerados, entre outros serviços, como consolidação e desconsolidação, armazenagem geral, transporte rodoviário etc.

A Tabela 2 apresenta os diversos serviços oferecidos pelos Portos Secos que podem ser utilizados por seus clientes na flexibilização do processo logístico. A variedade de serviços oferecidos por Portos Secos possibilitam a estes, em fases mais avançadas, serem considerados verdadeiras plataformas logísticas que integram a estrutura internacional com a nacional, favorecendo a globalização de mercados e suas atividades afins (Dubke, Ferreira e Pizzolato, 2004; Machado, Santana e Cavalcanti, 2010).

Dessa forma, a busca pelo suporte logístico pelas empresas é uma evidência da atualidade e que só pode ser suprida por empresas que, realmente, entendem a logística como uma das fontes de sucesso do negócio. O porto seco, como complexo logístico e plataforma de apoio às operações, torna-se essencial para o desenvolvimento dos Estados, desfavorecidos por sua localização, devido a grande distância entre o ponto de produção e consumo, tornando as empresas nesses Estados menos competitivas do que as das regiões mais próximas, pelos altos custos nas operações logísticas, principalmente de movimentação da produção (transporte).

A logística passa a ser o carro-chefe da competição entre empresas, pois a redução dos seus custos garante a sobrevivência da empresa no mercado. Nesse sentido, os Portos Secos possuem vantagens no comércio exterior, visto que, possibilita o desembaraço de cargas, em zonas secundárias, desafogando as zonas primárias e estimulando o comércio internacional pela flexibilidade nas normas de importação e exportação (Silvestre, Guimarães e Dias, 2009). Ainda, os Portos Secos possibilitam, a redução de custos logísticos, agregando valor às cargas nacionalizadas e através de seus serviços, reduzem os gargalos em zonas primárias e agilizam o trânsito aduaneiro (Machado, Santana e Cavalcanti, 2010).

Tabela 2. Serviços oferecidos pelos Portos Secos aos clientes

Serviços oferecidos pelos Portos Secos
Importação e Exportação
Regime Especial: Depósito Alfandegado e Entrepósito Aduaneiro
Regime Especial: Admissão Temporária
Linha Azul
Serviços Conexos:
Movimentação e armazenagem de mercadoria
Estadia de veículos, contêineres e unidades de cargas
Pesagem, limpeza e desinfecção de cargas e veículos
Fornecimento de energia para contêineres frigorificados
Coleta de amostras
Lonamento e deslonamento
Colocação de lacres
Unitização e desunitização de cargas
Etiquetagem, marcação e remarcação e colocação de selos fiscais em produtos importados
Consolidação e desconsolidação de carga
Drawback
Fornecimento de paletes
Terminal reefer
Terminal de produtos químicos
Redex e Outros

Fonte: SP(2012), Armazéns Gerais Columbia (2012), Libra Port Campinas (2013), Dry Port (2013), Companhia Nacional de Armazéns Alfandegados (2012), Empresa Brasileira de Armazéns Gerais, Terminal e Entrepósito (2012), Machado *et al.* (2010).

Segundo Rodrigues (2011), os benefícios dos Portos Secos podem ser aduaneiros, financeiros e operacionais. Aduaneiros, pois reduzem o tempo de liberação de processos e possuem estrutura integrada para averbação, conferência, desembaraço e pagamento de impostos.

Financeiros, pois as tarifas são menores em relação aos portos e aeroportos, possibilitando melhor fluxo de caixa a partir da utilização correta dos regimes aduaneiros especiais, adequado a cada operação, além de reduzir custo e agregar valor ao produto. E operacionais, pois agilizam as operações pelo especialização de atividade, permitem melhor planejamento para carregamento e distribuição das cargas e etc. (Dubke *et al.*, 2004).

Os Portos Secos, trazem consigo a necessidade de melhorias da infraestrutura da localidade onde esta ou será instalado, aumentam o fluxo de pessoas, produtos e serviços, e possibilitam o desenvolvimento regional (Junior & Anselmo, 2011).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tratar dos problemas logísticos de escoamento é complexo: distância entre as áreas produtivas e consumidoras, matriz de transporte desequilibrada, falta de infraestrutura logística (transporte adequado, capacidade dos armazéns, movimentação, condições de rodovias e estradas e etc.), congestionamento portuário, burocracia (legislação aduaneira) etc.

O escoamento da produção brasileira, principalmente, nas regiões mais afastadas das zonas primárias, apresentado através de dados às dificuldades enfrentadas pelos exportadores, bem como a importância dos conceitos de porto seco e a sua utilização como alternativa para descongestionar os portos e aeroportos saturados pelo alto volume de cargas e devido infraestrutura precária, possibilitou uma visão geral do papel e dos serviços oferecidos pelos Portos Secos.

Os Portos Secos tem importância logística para o escoamento da produção agrícola, apesar da sua participação ainda ser pequena, esta tende a crescer e pode ser um meio, através do investimento privado, de melhorar a logística utilizada pelos complexos agroindustriais. Se, o modelo de privatização dos portos e aeroportos adotados pelo governo desempenhar-se positivamente, provavelmente, a concorrência entre os pontos alfandegados se tornará mais acirrada e, os Portos Secos, que não estiverem preparados e não possuem uma visão de investimento em infraestrutura aperfeiçoando os serviços oferecidos aos seus clientes perderá espaço no mercado.

Outro ponto a ser considerando é a falta de divulgação dos serviços oferecidos pelos Portos Secos, disseminando os benefícios que essas verdadeiras plataformas logísticas podem oferecer quando exploradas economicamente.

Os Portos Secos tem como função a flexibilização do processo logístico internacional, por isso apresentam facilidades que as zonas primárias não dispõem em sua legislação. Tais facilidades podem ser exploradas pelos exportadores e importadores, como os regimes especiais de entrepostamento aduaneiro, depósito alfandegado e certificado, entre outros.

Assim, conclui-se que o porto seco é peça fundamental para o desenvolvimento logístico do país e pode contribuir com seus clientes agregando valor aos produtos através dos serviços de comércio exterior flexíveis e uma logística internacional integrada. Para o Estado de Mato Grosso do Sul, baseado na infraestrutura logística do Estado e nas principais regiões produtoras, sugeriu-se a instalação estratégica de três Portos Secos, sendo: Dourados, Três Lagoas e São Gabriel do Oeste.

REFERÊNCIAS

- Aliceweb. (2011). Exportações brasileiras em 2011. Recuperado em 29 abril, 2012, de <http://alicesweb.desenvolvimento.gov.br/>
- Associação Brasileira De Portos Secos (ABEPRA). (2013). Benefícios dos Portos Secos. Recuperado em 13 maio, 2013, de <http://www.abepira.org.br/>
- Balau, J. A. (2009). A importância do porto brasileiro no desenvolvimento da cabotagem-container. Recuperado em 10 maio, 2013, de <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/palestras/SeminarioCabotagem/Palestra8.pdf>
- Ballou, R. H. (1993). Logística Empresarial: transporte, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas.
- Bowersox, D. J., Closs, D. J., & Cooper M. B. (2006). Gestão Logística da Cadeia de Suprimentos. Porto Alegre: Bookman.
- Companhia Nacional De Abastecimento. (2007). Corredores de escoamento da Produção Agrícola: Corredor da BR 163- MAPA. Brasília: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.
- Confederação Nacional Da Indústria. (2007). Reforma Portuária: o que falta fazer? Brasília: CNI. Recuperado em 25 abril, 2012, de <http://www.cni.org.br/portal>
- _____. (2012, março). Relatório Infraestrutura. Ano 9, nº 2. Recuperado em 25 abril, 2012, de <http://www.cni.org.br/portal>
- _____. (2008). Pesquisa os problemas da empresa exportadora brasileira. Brasília: CNI. Recuperado em 25 abril, 2012, de <http://www.cni.org.br/portal>
- Confederação Nacional Do Transporte [CNT]. (2006). Atlas do Transporte 2006. Recuperado em 7 maio, 2012, de <http://www.sistemacnt.org.br/informacoes/pesquisas/atlas/2006/index.htm>
- Dantas, D. S. (2011). Ações e desdobramentos do programa de aceleração do crescimento (PAC) na cidade de Dourados (MS). Dissertação de mestrado em geografia. Universidade Federal da Grande Dourados – Grande Dourados, MS, Brasil.
- David, P., & Stewart, R. (2010). Logística Internacional (2ª ed.). Cengage Learning.
- Silvestre, C. S., Guimarães, D. C., & Dias, E. P. M. (2009). Porto Seco e o processo aduaneiro. Faculdade de Tecnologia – FATEC. Recuperado em 20 abril, 2012, de http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/planejamento/15_371_RIC.pdf
- Dubke, A. F., Ferreira, F. R. N., & Pizzolato, N. D.(2004). Plataformas logísticas: características e tendências para o Brasil. *Anais do Encontro Nacional de Engenharia de Produção*, Florianópolis, SC, Brasil, 24.

- Famasul. (2011). Informativo Casa Rural: retrospectiva Agro 2011, um balanço do agronegócio de Mato Grosso do Sul em 2011. Recuperado em 29 abril, 2012, de <http://www.famasul.com.br/informativos/szo7tp8we7a6ra6do.pdf>
- Instituto Brasileiro De Geografia E Estatística. (2011). Em 2011, PIB cresce 2,7% e totaliza R\$ 4,143 trilhões. Recuperado em 9 maio, 2012, de http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=2093.
- _____. (2012). **Banco de dados:** Brasil por Estados da Federação. Recuperado em 9 maio, 2012, de <http://www.ibge.gov.br/Estadosat/>
- _____. (2013a). Mapa do Estado do Mato Grosso do Sul. 2013. Recuperado em 8 maio, 2013, de http://geofp.ibge.gov.br/mapas_tematicos/mapas_escolares/ensino_medio/mapas_estaduais/pdf/mato_grosso_do_sul.pdf
- _____. (2013b) São Gabriel do Oeste: dados econômicos da cidade. Recuperado em 10 maio, 2013, de <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=500769>
- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (2010). **Portos brasileiros:** diagnósticos, políticas e perspectivas. Série Eixos do desenvolvimento brasileiro. Comunicado n. 48(maio). Brasília: IPEA.
- Lara, J. E., & Soares, A. D. B. (2005). A participação dos Portos Secos na interiorização das operações de importação e exportação: um estudo de caso. Anais do Congresso do Instituto Franco-Brasileiro de Administração de Empresas Franca, Sp, Brasil. 3 .
- Machado, S., Santana, W. G., & Cavalcanti, M. (2010). Cadeia logística do frio: um estudo da qualidade em Portos Secos brasileiros. Anais do Encontro Nacional de Engenharia de Produção, São Carlos, SP, Brasil, 30.
- Maravieski, E. L., Carvalho, H. G., & Kovaleski J. L. (2001). Porto seco: estratégia para redução de estoques nas organizações dos campos gerais. Anais do Congresso Internacional de Administração, Gramado, SC, Brasil, 3.
- Ministério Do Transporte. (2006). Matriz de transporte do Brasil. Recuperado em 7 dezembro, 2012, de <http://www.transportes.gov.br/>
- Porter, M. E. (1985). Competição: estratégias competitivas essenciais. Rio de Janeiro: Campus.
- Programa de Aceleração ao Crescimento [PAC]. (2009, fev.). Balanço do PAC. Recuperado em 12 fevereiro, 2013, de <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>
- Receita Federal Do Brasil. (2012). Locais, recintos aduaneiros: Portos Secos. Recuperado em 10 maio, 2012, de <http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/LocaisRecintosAduaneiros/PortosSecos/Default.htm>
- Rodrigues, J. C. (2011). Porto 24 horas: Perspectiva dos Portos Secos. Wilson Sons Logística.
- Secretaria dos Portos. (2012). Sistema Portuário Nacional. Recuperado em 25 abril, 2012, de <http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>
- Tadeu, H. F. (2011). Investimento em logística. Recuperado em 10 maio, 2012, de <http://www.imil.org.br/artigos/investimentos-em-logistica/>

Tribunal De Contas Da União [TCU]. (2013). Transporte aquaviário e portos. Recuperado em 7 maio, 2013, de

http://portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/Rio20/fichas/ptb_08_transporte_aquaviario.pdf

United States Department of Agriculture [USADA]. (2010) Soybe na transportation guide: Brazil-2010. Recuperado em 2 maio, 2012, de

<http://www.ams.usda.gov/AMSV1.0/getfile?dDocName=STELPRDC5092186>

Wanke, P. F., and Hijjar, M. F. (2009). Exportadores brasileiros: estudo exploratório das percepções sobre a qualidade da infraestrutura logística. *Produção*, 19(1), 143-162.

STUDY ON THE USE OF DRY PORTS IN BRAZIL AND A PROPOSAL TO IMPLEMENT THESE IN MATO GROSSO DO SUL STATE

ABSTRACT

The bureaucracy of customs system in Brazil and the logistics are the main obstacles in the competitiveness of Brazilian exports. Long queues at ports and delays in goods shipment cause wastes of millions of Reais every year to the country. This way, Dry Ports are an option to reduce time in this process. The concept consists in make the documental analysis before the loads reach the ports, facilitating the flow of production. This article analyzes the Brazilian Dry Ports and presents a study for the establishment these in Mato Grosso do Sul state. This is one of the most important states in Brazilian agribusiness and is located more than a thousand kilometers from the main ports of the country, what makes your logistics to be expensive. The creation of Dry Ports in the state would make agile the process of unloading in ports, making your vehicle fleet quickly return to the state and thus reduce the costs of the logistics process.

Keywords: Logistics; Dry Ports; Mato Grosso do Sul State.

ESTUDIO SOBRE EL USO DE LOS PUERTOS SECOS EN BRASIL Y UNA PROPUESTA PARA APLICAR ESTA EN MATO GROSSO DO SUL

RESUMEN

El sistema de la burocracia aduanera y logística de Brasil son los principales obstáculos para la competitividad de las exportaciones brasileñas. Las largas colas en los puertos y los retrasos en el envío de cargamentos a millones de dólares en pérdidas cada año. Una opción para acelerar este proceso son los puertos secos, también conocidos como almacenes en el interior, destinadas sistemas menos burocráticos que realizan el proceso documental, antes de que las cargas lleguen a los puertos, facilitando así el flujo de producción. Este artículo analiza los puertos secos de Brasil y presenta un estudio para el establecimiento de depósitos fiscales en el Estado de Mato Grosso do Sul. Este es uno de los estados más importantes en la agroindustria y es más de un millar de kilómetros de los principales puertos del país, eso hace que la logística se convierte en caras. La creación de almacenes en el Estado facilitaría el proceso de descarga en los puertos, por lo que su flota de vehículos volver rápidamente al estado y por lo tanto reducir los costos del proceso logístico.

Palabras clave: Logística; Puertos secos; Mato Grosso do Sul