

FACULDADE CATÓLICA SALESIANA DO ESPÍRITO SANTO

NAYANNE DOS SANTOS GALDINO

**A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE APOIO LOGÍSTICO *OFFSHORE* COMO  
ALTERNATIVA PARA MINIMIZAR OS IMPACTOS DA ALTERAÇÃO DO  
FUNDAP: ANÁLISE EM UM TERMINAL PORTUÁRIO ARRENDADO DO  
ESPÍRITO SANTO**

VITÓRIA  
2016

## 1 INTRODUÇÃO

De acordo com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural E Biocombustíveis – ANP - (2015), o Brasil teve destaque internacional em 2014, sendo o 15º colocado no *ranking* mundial dos países com maiores reservas de petróleo e 13º colocado entre os países com maior produção de petróleo, isso se deve a produção nacional de petróleo ter aumentado 11,4%, produzindo 822,9 milhões de barris no ano, o que significa uma média de produção de 2,3 milhões de barris de petróleo por dia, havendo um aumento se comparado ao ano de 2013, que tinha a produção média diária de 2 milhões de barris.

Em 2016, a ANP (2016) registrou que no primeiro trimestre foram produzidos o total de 210,8 milhões de barris de petróleo.

A importância que a atividade de exploração de petróleo tem na atualidade fez com que a descoberta de petróleo na camada pré-sal promovesse o destaque de alguns Estados na economia brasileira, um deles é o Espírito Santo.

Segundo a Petrobras (2016a) o chamado pré-sal é um conjunto de rochas localizadas no mar entre o litoral do Espírito Santo e Santa Catarina, a cerca de 300 quilômetros de distância da costa, apresentando grande potencial para geração e acúmulo de petróleo. As maiores descobertas de petróleo na camada pré-sal no Brasil foram feitas pela Petrobras.

Denomina-se “pré-sal”, pois se localiza embaixo de uma camada de sal, apresentando em certos pontos extensões de até dois mil metros de profundidade. Os reservatórios de petróleo localizados abaixo da camada de sal estão há uma distância de mais de sete mil metros da superfície marítima (PETROBRAS, 2016a).

De acordo com informações do Governo do Estado do Espírito Santo (2010a), com a descoberta do pré-sal, o Espírito Santo tornou-se destaque na produção de petróleo e gás natural no Brasil. As descobertas obtidas fizeram com que o Estado se tornasse em 2006, a segunda maior região petrolífera do País.

O Espírito Santo apresenta vocação natural para a realização do comércio exterior e logística portuária e, embora possua a infraestrutura portuária e logística deficitária possui um dos complexos portuários mais importantes do Brasil, apresentando grande importância para a realização do comércio exterior brasileiro.

De acordo com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP (2015), em 2008 eram produzidos na camada pré-sal do Estado 2.558 mil barris de petróleo, esse número passou para 179.820 mil barris, em 2014.

Com o aumento das atividades petrolíferas realizadas no Estado, tem-se também uma elevação da demanda relativa aos serviços ligados às atividades logísticas envolvidas na exploração do petróleo. Dentre os serviços demandados podemos citar aqueles que são prestados pelos portos, isto é, os serviços de apoio logístico *offshore*.

Considerando esse cenário de crescente produção e exploração de petróleo no Estado, a prestação de serviços de apoio logístico *offshore* é vista como uma estratégia organizacional, uma vez que o Espírito Santo está localizado em uma área que faz com que o Estado tenha a capacidade de atender as demandas das empresas que atuam nas bacias localizadas no Espírito Santo, e também as localizadas em Campos (Rio de Janeiro) e em Santos (São Paulo) (CTA MEIO AMBIENTE, 2012).

A maior parte da exploração e produção de petróleo e gás realizadas no Espírito Santo e no Brasil são provenientes de poços localizados no mar, isso faz com que o tema apresente relevância.

De acordo com o Instituto brasileiro de planejamento tributário (2013), juntamente com esse cenário de acelerado crescimento da exploração de petróleo, o Senado Federal em 26 de abril de 2012 realizou a publicação da Resolução Nº 13, entrando em vigor em 1º de janeiro de 2013. A partir dessa data a alíquota do ICMS de todos os estados brasileiros foi unificada passando a ser 4% nas operações interestaduais para produtos importados ou os que tenham passado por processos de industrialização mantendo mais de 40% de seus componentes importados, assinalando dessa forma o fim dos incentivos promovidos pelo Fundo para o desenvolvimento das atividades portuárias (FUNDAP) no Espírito Santo. A Resolução objetiva acabar com a chamada “guerra dos portos” ou “guerra fiscal”, provocada pelos incentivos fiscais que determinados Estados brasileiros concediam as empresas que adquiriam produtos estrangeiros e importados através de seus territórios.

A motivação deste estudo se deu devido ao cenário vivido no Estado, onde existe de um lado a crescente exploração do petróleo promovendo uma oportunidade de negócio para os Portos do Estado e em contrapartida os impactos ocasionados pelo fim dos incentivos proporcionados pelo FUNDAP.

Diante disso, pretende-se responder a seguinte questão: A prestação de serviços de apoio logístico *offshore* contribui para minimizar os impactos ocorridos após as alterações do FUNDAP, em especial no Terminal Portuário arrendado Alfa?

Este trabalho tem como objetivo geral: verificar se a prestação de serviço de apoio logístico *offshore* pode contribuir para minimizar os impactos ocorridos após o fim dos incentivos promovidos pelo FUNDAP no Estado, em especial, no Terminal Portuário arrendado Alfa, e como objetivos específicos: apresentar a estrutura portuária brasileira e do Espírito Santo; mostrar o conceito de apoio logístico *offshore*; caracterizar o Fundo de desenvolvimento das atividades portuárias; analisar a importância da logística portuária para o Estado do Espírito Santo e analisar a variação da movimentação de cargas e número de atracções ocorridas no Terminal Portuário Alfa, no período de 2005 a 2015;

O presente trabalho foi estruturado em 5 capítulos. O primeiro contém a introdução, onde é apresentado o tema objeto da pesquisa, os objetivos gerais e específicos, a motivação e o que se espera com a realização dessa pesquisa. O segundo capítulo contém o referencial teórico, onde é realizada a fundamentação do tema baseado na análise do material já publicado. O terceiro trata a metodologia utilizada para a realização do trabalho, descrevendo o caminho percorrido, qual tipo de pesquisa foi utilizada, qual foi o objeto da pesquisa, os instrumentos utilizados na coleta dos dados, de que forma os dados foram tratados e analisados e os aspectos éticos acerca da pesquisa. O quarto capítulo trata dos resultados e a discussão dos dados analisados e no quinto capítulo se apresenta as considerações finais sobre o trabalho.

Espera-se que os resultados obtidos com essa pesquisa possam auxiliar na reflexão sobre o tema, sobre o atual cenário econômico vivido no Estado e que motive a realização de outras pesquisas acerca do tema.



## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 LOGÍSTICA

Nunca se falou tanto na importância da logística como nos dias atuais, as organizações estão cada vez mais preocupadas com as questões logísticas, fazendo com que ela se tornasse um diferencial competitivo.

Essa preocupação se dá porque por meio de processos logísticos eficientes as organizações podem minimizar custos, garantir prazos aos clientes, maximizar lucros e níveis de serviço, obter diferencial competitivo, entre outros.

De acordo com Chiavenato (2005), no passado as funções da logística estavam ligadas apenas ao transporte e distribuição física. Atualmente, além disso, a logística envolve a gestão de materiais e suprimentos, planejamento, programação e controle da produção. Dessa forma, a logística se tornou uma atividade de extrema complexidade que pode agregar valor ao produto da empresa.

Devido a essa complexidade que envolve as atividades logísticas as empresas estão cada vez mais procurando especializar sua área de logística e buscando se atualizar visando atender as demandas desse mercado que está cada vez mais competitivo.

Ballou (2006) afirma que a área da logística se preocupa em fazer com que seu produto esteja sempre disponível para atender as necessidades dos clientes quando houver demanda. Isto é, a logística é vista como um processo que engloba todas as atividades necessárias para que seja possível que um bem ou serviço esteja disponível para os consumidores na hora e local em que estes desejarem adquiri-los.

De acordo com Ballou, citado por Filho (2009), a logística empresarial está relacionada às atividades de armazenagem e movimentação de produtos, e dos fluxos das informações envolvidas e geradas nesse processo, que são responsáveis por colocar os produtos em movimento, visando promover o fluxo de produtos de forma eficiente do momento da compra do material necessário na produção até a disponibilização do produto finalizado ao consumidor final.

A logística tem o objetivo de atender aos requisitos e necessidades dos clientes de forma eficiente, dessa forma Chiavenato (2005) expõe que a logística deve se

comprometer com o planejamento, execução e controle da eficiência e dos custos envolvidos nos processos de armazenagem de matéria-prima, dos produtos em processo de produção e os produtos acabados, e também do fluxo de informações geradas no processo de tornar o produto disponível para o cliente, desde a produção até o local de destino do produto, tendo em vista o atendimento das exigências dos clientes.

Segundo Filho (2006), essa preocupação em atender e satisfazer as exigências e necessidades dos clientes, a necessidade de produzir cada vez mais produtos diversificados, de reduzir os custos envolvidos no processo, e o aumento da competitividade entre empresas fez com que o transporte multimodal se tornasse fundamental para a movimentação de mercadorias para distâncias maiores, atendendo a demanda desse ambiente logístico globalizado.

### **2.1.2 Transporte multimodal**

Segundo a Lei 9.611, de 1998, art. 2º: “Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal”.

De acordo com Rodrigues (2014, p.32), o transporte multimodal é realizado “[...] quando a unidade de carga é transportada em todo percurso utilizando duas ou mais modalidades de transporte, abrangidas por um único contrato de transporte e única apólice de seguro”.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – (2013), o Operador de Transporte Multimodal (OTM) realiza prestação de serviços relativos ao transporte de cargas mediante contrato único, tendo como principais atividades: transporte, movimentação, armazenagem, entre outros serviços envolvidos até a realização da entrega da carga ao cliente. Para exercer a atividade, o OTM deve antes obter habilitação e registro na ANTT. “No caso de transporte multimodal de carga internacional, o OTM será beneficiário do regime especial de trânsito aduaneiro para desembaraço da carga. Para isso, deverá se licenciar na Receita Federal do Brasil” (ANTT, 2013).

Já Dias (2012) define que o OTM é a pessoa jurídica, podendo ou não ser a transportadora, contratada com o objetivo de realizar o Transporte Multimodal de Cargas, desde a origem até o destino. Assumindo a responsabilidade pelo cumprimento dos contratos realizados, pela carga transportada e tudo que ocorrer com ela, por exemplo, danos ou avarias, bem como pelo cumprimento dos prazos de entrega, quando for definido previamente.

Barat (2007) assinala que o OTM é muito importante para a realização do transporte multimodal, tendo a função de organizar o processo, devendo selecionar quais são as melhores rotas a serem seguidas, bem como os modais de transporte mais adequados para o tipo das mercadorias, realizando o levantamento dos custos envolvidos, de quanto tempo será necessário para realizar o transporte e qual será a qualidade dos serviços prestados ao cliente, sendo dessa forma denominado como transportador.

O contrato de transporte multimodal, bem como toda a operação relacionada ao transporte da carga, englobando todos os processos envolvidos até a sua entrega no destino, é registrado no Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas – CTMC (DIAS, 2012).

### **2.1.2 Modais de transporte**

De acordo com Rodrigues (2014), o que determina a infraestrutura de transportes que deve ser implantada em cada modal de transporte são as características geográficas e econômicas que cada região possui, isto é, obedecendo os critérios de racionalidade e economia de escala.

Os principais modais de transporte utilizados são: rodoviário, ferroviário, hidroviário, marítimo, aéreo e dutoviário.

Segundo Rodrigues (2014, p. 32-33),

“na hora de definir qual modal é o mais adequado para o transporte da carga devem-se levar em consideração as seguintes variáveis:

- A natureza da mercadoria e quais as características;
- Tamanho do lote de carga que irá transportar;
- Restrições dos modais;
- Disponibilidade e frequência do transporte;
- Tempo de trânsito;
- Valor do frete;



- Índice de faltas e/ou avarias (taxa de sinistralidade);
- Nível de serviço prestado.”

Com o objetivo de aumentar a competitividade e a lucratividade, as organizações nacionais tiveram que expandir seus horizontes para atender também as demandas dos mercados internacionais buscando satisfazer as demandas de acordo com os níveis de qualidade exigidos no exterior.

Com isso, a logística tornou-se uma importante ferramenta para agregar valor ao produto e aumentar o nível de serviço da organização buscando satisfazer as necessidades dos clientes nacionais e internacionais.

## 2.2 LOGÍSTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

Keedi (2015) explica que a logística internacional trata das atividades envolvidas no processo de fazer com que a mercadoria saia de sua origem, numa operação de exportação, e seja entregue no seu destino, numa operação de importação para aquele que a recebe. Sempre prezando pelo atendimento adequado ao cliente com custo adequado, no menor tempo possível, visando prevenir e/ou minimizar contratempos. Para que isso seja possível é necessário que se tenha domínio sobre conhecimentos relativos à movimentação, distribuição física, armazenagem de mercadorias, entre outros.

Segundo Dornier e outros (2013), antigamente era muito comum observar que grandes organizações multinacionais dominavam o mercado internacional, que ainda era ignorado por empresas domésticas. Atualmente, este cenário mudou e a maioria das empresas, possui a preocupação e se relacionam com o mercado global, seja por meio de importações, exportações, alianças estratégicas, entre outros. A logística tornou-se indispensável para a economia mundial, de maneira que são cada vez mais necessários sistemas logísticos de alto nível, pois eles viabilizam a realização do comércio e manutenção do padrão de vida nas sociedades.

A globalização e o acesso à tecnologia fizeram com que as pessoas pudessem ter maior facilidade e rapidez para acesso a informação, fez com que houvesse um aumento da concorrência, uma vez que empresas estrangeiras estão competindo

com empresas nacionais, os clientes agora podem pesquisar preços em várias lojas sem sair de casa, acompanhar pedidos, entre outros.

As mudanças macroeconômicas ocorridas desde meados do século passado, com acentuada incidência nas últimas décadas influenciaram grandemente a logística (MOURA, 2006).

De acordo com Bowersox e Closs (2001) a sociedade está vivenciando a globalização, portanto, a logística deve enfrentar os desafios e as complexidades desse cenário. Apresentam cinco fatores que levam às operações globalizadas são eles:

- Crescimento econômico: buscar aumentar as receitas e lucratividade;
- Abordagem de Cadeia de Suprimento: fazer parceria com as organizações que se relacionam na cadeia de suprimentos visando contribuir com a especialização e aumento da qualidade dos serviços logísticos relativos à atividades de apoio, por exemplo, transporte internacional, consolidação de fretes internacionais, documentação, entre outros;
- Regionalização: expandir o mercado para países da mesma região geográfica com o objetivo facilitar o comércio. Posteriormente foram criados tratados para proteger as empresas da concorrência externa.
- Tecnologia: os consumidores internacionais tem fácil acesso aos produtos de outros mercados, a comunicação e troca de informação são feitas em tempo real, o que auxilia a recepção do pedido, produção, expedição, embarque e desembaraço alfandegário.
- Desregulamentação: mudanças na regulamentação, por exemplo, para flexibilizar o câmbio, etc.

A logística de transporte internacional é muito mais complexa que a nacional, pois além de gerar maiores custos, as operações globais se caracterizam por maior insegurança, isso se dá devido aos prazos de entrega serem maiores, ao pouco conhecimento do mercado externo e também das distâncias maiores para entrega. Envolvendo mais fatores que influenciam os fluxos de informação e produto tais como a utilização de serviços de empresas estrangeiras, as intervenções governamentais como, por exemplo, a alfândega, e também restrições comerciais.

Dessa forma não se tem o controle que é possível ter nacionalmente, bem como a visibilidade, pois devido aos longos percursos existe uma menor capacidade de monitorar e determinar a localização das cargas (BOWERSOX et al., 2014).

Segundo Ballou (2015), o transporte internacional é dominado pelo modal marítimo, que movimenta, em volume, mais de 70% do comércio mundial. O domínio de utilização de um modal por um país se deve, em grande parte, a geografia do país e pela proximidade dos seus parceiros comerciais.

### **2.2.1 Transporte marítimo**

O transporte marítimo é caracterizado pelo uso de navios motorizados, que atravessam mares e oceanos nacionalmente e internacionalmente. Em se tratando de custos, dentre os demais modais para o transporte de cargas, esse possui um dos menores custos no Brasil e no resto do mundo (DIAS, 2012).

De acordo com Dias (2012), o transporte marítimo é transporte organizado mais antigo que existe, possibilitando a realização do comércio entre as nações. E continua até os dias atuais sendo essencial para a realização do comércio internacional devido a capacidade de transporte dos navios, que possibilita transportar diversos tipos de cargas, tais como graneis sólidos e líquidos, carga geral, containers, veículos, entre outros.

O principal benefício dessa modalidade de transporte é o baixo custo, uma vez que devido à ampla capacidade dos navios os custos fixos podem ser rateados pelos grandes volumes de carga (ARNOLD, 2008).

Dessa forma, o modal marítimo torna-se mais atrativo para o transporte de grandes carregamentos por longas distâncias, visando obter os ganhos de escala mencionados.

O modal marítimo apresenta vantagens e desvantagens. Rodrigues (2014) apresenta como vantagens a alta eficiência no transporte, feito com o menor gasto de energia, a economia de escala proporcionada a partir do grande volume de cargas transportadas a longas distâncias, a realização de maneira econômica do trânsito internacional de *commodities* e a possibilidade de reduzir o custo do frete internacional, entre outros. As desvantagens apontadas pelo autor são: o custo

operacional e o investimento inicial que são muito elevados, a necessidade de grandes frotas que possuam tecnologia demandada, é preciso que no destino existam portos, dessa forma, existe a demanda por obras com custo altíssimo, relacionadas à engenharia e infraestrutura portuária, o que demanda muito tempo por conta da lentidão natural do serviço, e a possibilidade de ocorrer avarias nas cargas que devido aos inúmeros manuseios realizados (embarque, descarga, movimentação, entre outros).

De acordo com o Ministério dos transportes (2014) o transporte marítimo de carga brasileiro apresenta as seguintes características:

- “Grande capacidade de carga;
- Pode transportar cargas de grandes tamanhos;
- Baixo custo de transporte para grandes distâncias;
- Transporta diversos tipos de cargas;
- Flexibilidade superior ao transporte hidroviário;
- Transporte lento;
- Necessidade de portos/alfândegas.”

Segundo Kon e Borelli (2015), o transporte marítimo é o mais utilizado para a realização do comércio exterior no Brasil, dessa maneira, deve ser visto como um componente muito importante da cadeia logística do país.

Ele é subdividido e classificado em navegação de longo curso e navegação de cabotagem.

#### 2.2.1.1 Navegação de longo curso

De acordo com Rodrigues (2014), a navegação de longo curso é aquela realizada por rotas internacionais. Ou seja, é por meio da navegação de longo curso que ocorre o comércio internacional, onde são movimentadas cargas provenientes de importações e exportações.

Já para Dias (2012, p. 84), a navegação de longo curso é aquela “[...] que faz a ligação entre os portos entre países, que também é a navegação internacional”.

De acordo com a Lei 9.432, de 1997, art. 2º, XI, navegação de longo curso é “[...] a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros”.

#### 2.2.1.2 Navegação de cabotagem

Dias (2012, p.84) define a navegação de cabotagem como a “[...] que faz a ligação entre os portos de um mesmo país, que é a navegação nacional”.

Já Keed (2015) define que a navegação de cabotagem é realizada somente entre portos nacionais, dessa maneira, não pode de forma alguma ser feita em países diferentes, mesmo que sejam países adjacentes, ou façam parte do mesmo bloco comercial, área de livre comércio, uniões aduaneiras, enfim, que tenham acordos bi ou multilaterais.

Fonseca (2015, p.22) define:

“[...] de acordo com a definição considerada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que se baseia na lei nº 10.893/04, onde cabotagem é definida como aquela navegação realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores, ou seja, é todo transporte aquaviário nacional que se realiza totalmente ou parcialmente pela via marítima costeira.”

A Lei 9.432, de 1997, art. 2º, IX, define navegação de cabotagem como “[...] a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores”.

Portanto, no caso do Brasil, a navegação de cabotagem é aquela realizada pela costa brasileira.

São as embarcações que realizam a navegação de cabotagem as responsáveis pelo transporte de cargas e pessoas da plataforma de exploração de petróleo até o Terminal Portuário responsável pela prestação de serviços de apoio logístico *offshore* para essa empresa demandante.

### **2.2.2 Porto organizado**

Ludovico (2007) aponta que os portos são indispensáveis para a concretização do comércio internacional realizado pelo transporte marítimo. Os portos são classificados como zonas primárias, ou seja, são locais sob controle aduaneiro onde veículos com origem ou destino no exterior estão autorizados a transitar ou estacionar. Também são efetuadas nas zonas primárias as operações de movimentação, embarque, desembarque ou armazenamento de mercadorias

originadas ou destinadas ao exterior. Somente as zonas primárias estão autorizadas a realizar a entrada ou a saída de mercadoria procedente ou destinada ao exterior.

Segundo Neto e outros (2009), o porto é uma extensão situada à margem de um oceano, mar, lago ou rio, onde é realizada a atracação de embarcações. Além disso, o porto oferece serviços operacionais referentes ao carregamento, descarregamento e armazenamento de cargas. Nas instalações portuárias há a movimentação de pessoas, veículos e cargas, sendo formadas, geralmente, por retroporto, os terminais, os berços, por canais de acesso: rodoviário e férreo, além de edifícios administrativos e operacionais.

Segundo Rodrigues (2014), a importância do porto para um país está intimamente relacionada à importância do comércio exterior para a sua economia. São os portos responsáveis por promover a conexão entre os modais de transporte terrestre e marítimo, também possuem o papel de regular o fluxo das estradas locais, pelo meio da armazenagem e distribuição física de cargas. Os portos ainda são importantes pontos estratégicos para a aplicação das políticas tributárias, viabilizando o modelo econômico adotado.

A Lei 12.815, de 2013, art. 2º, I, define porto organizado como:

“bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;”

Segundo a ANTAQ (2010) “as funções no porto organizado são exercidas, de forma integrada e harmônica, pela a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima”.

### 2.3 A ESTRUTURA PORTUÁRIA BRASILEIRA

Cerca de 8,5 mil quilômetros das costas brasileiras são navegáveis, dessa forma torna-se viável a realização do comércio internacional marítimo. Os portos brasileiros movimentam em torno de 700 milhões de toneladas de mercadorias por ano, realizando 90% das exportações feitas pelo Brasil (DIAS, 2012).

Segundo Ribeiro e outros (2015), as cidades litorâneas brasileiras, especialmente aquelas que de acordo com a história foram desenvolvidas a partir das atividades portuárias, tornando-se relevantes cidades portuárias, que contribuem significativamente para o desenvolvimento da economia nacional desde o início da colonização, juntamente com seus portos, que tinham na época instalações muito simples. Permanecendo com seu papel histórico até a consolidação dos grandes complexos portuários e portos especializados da atualidade, que representam o marco do desenvolvimento portuário no Brasil.

Segundo dados da Secretaria dos Portos da Presidência da República (SEP/PR) citados pelo Ministério dos Transportes (2015), em 2013 a movimentação de cargas nos portos brasileiros apresentou um crescimento de 2,9% em relação ao ano anterior, sendo movimentadas 931 milhões de toneladas brutas de cargas.

De acordo com a SEP/PR (2015), o Brasil possui atualmente 37 Portos Públicos organizados, essa quantia desconsidera as Instalações Portuária Públicas de Pequeno Porte, uma vez que a Lei 12.815 de 05 de junho de 2013 transferiu estas instalações para a esfera de atuação do Ministério dos Transportes. Os portos são classificados como marítimos (se atendem embarcações de navegação de longo curso) ou fluviais (se atendem embarcações de navegação interior). Desses, alguns são administrados pela União, outros tiveram a administração transmitida aos municípios, Estados ou consórcios públicos.

Ainda segundo informações da SEP/PR (2015), dos 37 portos públicos geridos pela SEP/PR, 18 tem a administração transmitida ou concedida aos estados ou municípios (portos delegados) e os outros 19 portos marítimos são administrados diretamente pelas Companhias Docas, que têm vínculo direto com a SEP/PR.

Os portos delegados são 18, conforme observado no Quadro 01.

Quadro 01 - Portos brasileiros delegados

(continua)

Porto	Estado	Autoridade Portuária	Tipo
Porto de SUAPE	PE	SDEC-PE	Marítimo
Porto de IMBITUBA	SC	SCPAR	Marítimo
Porto de SÃO FRANC. SUL	SC	APSFS	Marítimo
Porto de ITAQUI	MA	EMAP	Marítimo
Porto de CABEDELO	PB	DOCAS-PB	Marítimo
Porto do RECIFE	PE	PORTO DO RECIFE S.A.	Marítimo
Porto de SÃO SEBASTIÃO	SP	DERSA	Marítimo

## Quadro 01 - Portos brasileiros delegados

(conclusão)

Porto de ANTONINA	PR	APPA	Marítimo
Porto de PARANAGUÁ	PR	APPA	Marítimo
Porto de PELOTAS	RS	SPH	Marítimo
Porto de PORTO ALEGRE	RS	SPH	Marítimo
Porto de ESTRELA	RS	SPH	Fluvial
Porto de CACHOEIRA DO SUL	RS	SPH	Fluvial
Porto de RIO GRANDE	RS	SUPRG	Marítimo
Porto de PORTO VELHO	RO	SOPH-RO	Fluvial
Porto de ITAJAÍ	SC	ADHOC	Marítimo
Porto de MACAPÁ	AP	CDSA	Marítimo
Porto do FORNO	RJ	COMAP	Marítimo

Fonte: Adaptado de SEP/PR, 2015.

Os Portos Públicos administrados por Companhia Docas são 19, conforme Quadro 02:

## Quadro 02 - Portos públicos brasileiros administrados por Companhias Docas

Porto	Estado	Autoridade Portuária
Porto de MANAUS	AM	CODOMAR
Porto de LAGUNA	SC	CODESP
Porto de SANTOS	SP	CODESP
Porto de ANGRA DOS REIS	RJ	CDRJ
Porto de ITAGUAÍ	RJ	CDRJ
Porto do RIO DE JANEIRO	RJ	CDRJ
Porto de NITERÓI	RJ	CDRJ
Porto de VITÓRIA	ES	CODESA
Porto de BARRA DO RIACHO	ES	CODESA
Porto de ILHÉUS	BA	CODEBA
Porto de ARATU	BA	CODEBA
Porto de SALVADOR	BA	CODEBA
Porto de MACEIÓ	AL	CODERN
Porto de NATAL	RN	CODERN
Porto de AREIA BRANCA	RN	CODERN
Porto de FORTALEZA	CE	CDC
Porto de VILA DO CONDE	PA	CDP
Porto de BELÉM	PA	CDP
Porto de SANTARÉM	PA	CDP

Fonte: Adaptado de SEP/PR, 2015.

Existem sete companhias, ao todo, responsáveis pelos portos brasileiros. São elas: Companhia Docas do Pará (CDP), Companhia Docas do Ceará (CDC), Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa),



Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) (SEP/PR, 2015).

A SEP/PR é responsável pela formulação das políticas e pela execução das medidas, programas e projetos de apoio e estímulo do desenvolvimento da infraestrutura dos portos, também deve participar do planejamento estratégico do setor e na elaboração dos planos de concessão e a aprovação de planos de desenvolvimento, tudo isso visando assegurar a segurança e eficiência do transporte marítimo de cargas e de passageiros (SEP/PR, 2015).

Buscando fomentar a competitividade dos portos brasileiros frente aos estrangeiros e, a partir do investimento privado na infraestrutura portuária, conferir o desenvolvimento de movimentação de cargas, o aumento da produtividade, diminuição de custos, aumento no nível de serviço, etc. foi criada a Lei número 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, chamada Lei de Modernização dos Portos, que deu origem, dentre outras coisas, a privatização das operações portuárias no Brasil. Dessa maneira, as empresas privadas passaram a ter o direito de realizar operações portuárias, para isso seria necessário obter concessão que poderiam durar até 25 anos, com direito a renovação por igual período (KEED, 2011).

De acordo com a SEP/PR (2013), esta Lei conferia às autoridades portuárias responsabilidades que dizem respeito à administração, regulação, fiscalização, poder concedente e planejamento.

Segundo Farranha, Frezza e Barbosa (2015), a Lei de Modernização dos Portos foi fundamentada em quatro questões básicas:

- Promover a ampliação dos direitos da iniciativa privada no que diz respeito à realização de operações portuárias;
- Instituir o Órgão Gestor da Mão de Obra (OGMO) avulsa
- Criar a Administração Portuária;
- Instituir o Conselho da Autoridade Portuária (CAP) que é dividida em três grupos: poder público, operadores portuários e trabalhadores portuários.

Segundo Tovar e Ferreira (2006), essa lei tinha como objetivos e expectativas: Permitir que a iniciativa privada explorasse as operações de movimentação portuária, visando fomentar investimentos em infraestrutura e modernização dos

equipamentos, maximizando a produtividade das operações portuárias; reduzir o tempo de espera para atracação e de permanência dos navios nos portos; admitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privativo; aumentar a competitividade por meio do arrendamento às empresas de iniciativa privada; e adequar à quantidade de mão-de-obra demandada nas operações portuárias visando atender as novas demandas tecnológicas e produtivas.

Segundo a SEP/PR (2013), a Lei 8.630 foi revogada pela nova Lei dos Portos, número 12.815, de 5 de junho de 2013, chamada de novo marco regulatório. A Nova Lei dos Portos fez com que permanecesse com a autoridade portuária somente a administração dos portos, transferindo para a SEP/PR o planejamento e poder concedente, e para a ANTAQ a regulação e fiscalização.

Rego (2014) aponta que a nova regulação visa estimular o setor privado a atuar na administração e execução de serviços portuários, expandindo esse espaço de atuação, pretende-se promover a ampliação dos serviços portuários e o desenvolvimento da infraestrutura portuária brasileira tornando-a mais moderna.

Segundo informações da ANTAQ (2015), a finalidade central do novo marco regulatório é aumentar a competitividade dos portos nacionais a partir de investimentos do setor privado, também objetiva-se estimular à modernização e otimização da infra e superestrutura portuárias existentes, bem como obter aumento da oferta de infraestrutura pela iniciativa privada e promover a publicidade de tarifas e preços portuários existentes.

Dessa forma, busca-se eliminar barreiras ao fluxo de comércio brasileiro, aumentar a movimentação de cargas nos portos brasileiros, reduzir os custos e aumentar a eficiência das operações portuárias (SEP/PR, 2013).

De acordo informações da ANTAQ (2015), com a nova Lei dos Portos existem quatro formas de exploração de instalações portuárias:

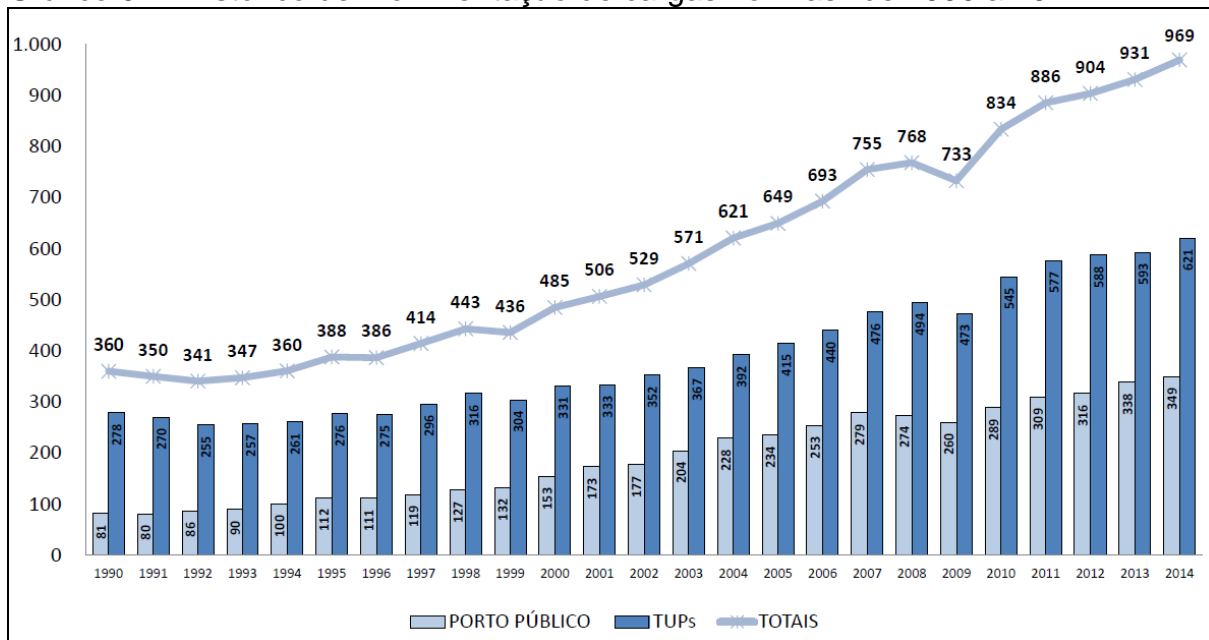
- Concessão total ou parcial de porto organizado;
- Delegação: Transferência por convênio a entes públicos estaduais ou municipais;

- Arrendamento: A Lei 12.815, de 2013, art. 2º, XI define arrendamento como “cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado”.
- Autorização: Direito de exploração de Instalação Portuária fora do Porto Organizado via contrato de adesão.

De acordo com Dias (2012), dentre os portos listados como os maiores do mundo encontram-se portos brasileiros como o de Santos localizado em São Paulo, Tubarão em Santa Catarina e Itaqui, no Maranhão.

Abaixo segue histórico de movimentação de cargas realizadas através dos portos no Brasil no período de 1990 a 2014 (Gráfico 01).

Gráfico 01 - Histórico de movimentação de cargas no Brasil de 1990 a 2014



Fonte: ANTAQ, 2015.

Segundo o anuário estatístico apresentado pela ANTAQ (2016), em 2015 foram movimentadas nas instalações portuárias brasileiras 1.007.542.986 toneladas de mercadorias, o que representa um aumento de 4% relacionado ao ano de 2014. Também comparado ao ano de 2014, houve um aumento de 7,24% na movimentação de granel sólido e de 5,71% de carga geral solta, e uma diminuição de 2,39% na movimentação de granel líquido e de 1,13% na movimentação de container.

O Brasil obteve em 2015 3,8% de participação na movimentação mundial. Dos produtos exportados destacam-se o minério (61%), sementes e grãos (9%) e

contêineres (7%). Dos produtos importados destacam-se combustíveis minerais (43%), contêineres (23%) e adubos (14%) (ANTAQ, 2016).

A ANTAQ (2015) projeta que de 2010 a 2030 haja uma taxa de crescimento de movimentação portuária total de 5,70 a.a.

A Tabela abaixo demonstra a taxa de crescimento projetada pela ANTAQ de acordo com a natureza da carga (Tabela 01).

Tabela 01 - Taxas de Crescimento Projetada da Movimentação Portuária (2010-2030)

POR NATUREZA DA CARGA	
Granel Sólido	5.68% a.a.
Granel Líquido	6.81% a.a.
Carga Geral	3.37% a.a.
Contêiner	6.33% a.a.
Total	5.70% a.a.

Fonte: Adaptado de ANTAQ (2015)

A ANTAQ (2015) tem a previsão que de 2012 a 2030, os portos brasileiros tenham um crescimento em movimentação de cargas de 150%, passando de 904.398.744 toneladas a movimentar 2.260.996.860 milhões de toneladas de cargas.

Entre janeiro e março de 2016 foram movimentadas 233.158.259 milhões de toneladas obtendo um crescimento de 3,87% em relação ao mesmo período de 2015 (ANTAQ, 2016).

Almeida e Schlüter (2012) afirmam que um sistema logístico eficiente permite que as vantagens obtidas por uma determinada região geográfica sejam exploradas de forma eficiente, a partir do enfoque de seus esforços produtivos naqueles produtos que ela tem mais disponibilidade, facilidade na obtenção ou plantio, que estão inseridos na cultura regional, entre outros, exportando-os a outras regiões.

O Brasil conta com uma boa quantidade de portos, que encontram-se bem distribuídos ao longo do seu extenso litoral, onde são movimentados cerca de 90% das nossas exportações e importações. Embora a área portuária seja tão importante para as relações de comércio internacional brasileira, durante anos não foi dada a devida atenção aos problemas portuários brasileiros, o que fez com que nossos portos não tenham uma boa infraestrutura, não se demonstram eficientes nem tampouco possuem equipamentos modernos como seus principais países exportadores, isso faz com que estejamos atrasados em relação os portos mais

modernos de outros países. Mesmo que existam essas dificuldades, existem Estados brasileiros que contam com até cinco portos instalados e operando, o que é muito positivo para a economia local e também para a economia nacional (DIAS, 2012).

### **2.3.1 Gargalos**

O Brasil possui uma infraestrutura inadequada, isso se reflete também na área portuária, que possui muitos gargalos no escoamento da produção.

De acordo com Lustosa e outros (2008) um gargalo é aquela etapa do processo que possui menor capacidade e dessa forma limita a capacidade de toda a operação.

De acordo com Kon e Borelli (2015), a logística portuária brasileira enfrenta problemas relacionados a três grandes gargalos, que afetam e impedem uma maior eficiência das operações logísticas:

O primeiro diz respeito à profundidade do calado de todos os portos brasileiros, que impedem de receber navios maiores, dessa maneira é necessário operar mais de um navio para movimentar o mesmo volume de cargas que seria movimentado se um navio maior operasse, dessa forma acaba reduzindo assim a eficiência.

O segundo gargalo está relacionado às instalações portuárias deficitárias, a infraestrutura precária, equipamentos antiquados e sem modernidade, berços com tamanhos inadequados para atender a demanda de atracação de navios cada vez maiores.

O terceiro gargalo se encontra nos acessos ao porto, que se dão por meio de ferrovias, rodovias e hidrovias. Sendo que o transporte mais utilizado é o rodoviário, que é o mais caro e ineficiente dos modais.

Tovar e Ferreira (2006) expõem que estudos concluíram que os gargalos portuários brasileiros estão relacionados à falta de infraestrutura dos acessos rodoviários e ferroviários, também à falta de dragagem de manutenção, que são barreiras ao desenvolvimento das atividades portuárias atualmente.

Além da antiga preocupação focalizada em acabar com as grandes filas de caminhões que congestionam as entradas dos portos brasileiros, as autoridades

portuárias também voltam sua atenção às filas de navios que congestionam os canais de acesso marítimos dos nossos portos (DIAS, 2012).

Muitas vezes essas filas de navios são ocasionadas pelos portos não terem capacidade de atracarem as embarcações por questões diversas, como por exemplo, o calado do navio ser superior ao calado do canal de acesso ou do berço.

## 2.4 A LOGÍSTICA PORTUÁRIA DO ESPÍRITO SANTO

O Espírito Santo apresenta vocação portuária, possui um litoral de 400 km de extensão (GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2010c) dos quais foram instalados diversos portos permitindo a movimentação de diversos tipos de cargas, promovendo dessa forma, a prática do comércio exterior capixaba.

Atualmente contamos com uma logística portuária que integra vários modais - rodoviário, ferroviário e marítimo.

A história e a economia do Estado tem forte ligação com as atividades portuárias.

Atualmente, o complexo portuário do Espírito Santo é considerado um dos maiores da América Latina (SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO, [20--?a]) e as atividades logísticas necessárias para a realização do comércio exterior no Estado tem uma posição relevante na economia, gerando desenvolvimento, emprego e renda.

Segundo o Governo do Estado do Espírito Santo (2010c), o setor portuário do Estado movimenta cerca de 9% do valor exportado e por 5% do valor importado pelo país, isso representa uma movimentação de 45% do produto interno bruto do Estado. Demonstrando uma importante participação no crescimento e desenvolvimento do Espírito Santo e do Brasil.

De acordo com a CODESA [20--?a], a história portuária no Estado se iniciou na segunda metade do século XIX, época na qual a cultura do plantio de café estava em ascensão. Para realizar os embarques de carga era utilizado o atracadouro denominado Cais do Imperador - cais de madeira localizado onde atualmente se localiza a escadaria do Palácio Anchieta. Em 1881 começaram a ser realizados estudos para que fosse iniciada a construção do Porto de Vitória. Mas, devido à

região não ter muito comércio e também pela falta de infraestrutura e estradas que ligassem ao interior, o projeto demorou a ser executado.

Somente em 28 de março de 1906 foi autorizada a execução das obras de construção do Porto de Vitória, devendo ser realizada no mesmo local onde estava instalado o Cais do Imperador, com o plano de executar a construção de 1.130 metros de cais (CODESA, [20--?a]).

Segundo Siqueira, citado por Ribeiro e outros (2015), as obras foram iniciadas, entretanto, devido à crise financeira ocasionada pela Segunda Guerra Mundial, foram interrompidas em 1914.

A União, pelo Decreto n.º 16.739, de 31 de dezembro de 1924, rescindiu e transferiu ao Governo do Estado do Espírito Santo a concessão dada a Companhia Portuária de Vitória, dessa forma, houve a retomada da construção do porto (SIQUEIRA apud RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012).

Segundo dados da CODESA [20--?a], a primeira fase de construção durou de 1924 a 1927. Em 1928, foi aprovada a segunda fase da construção, que incluiu os edifícios dos armazéns 1 e 2, concluídos em 1929, e o 3, em 1932.

De acordo com a CODESA [20--?b], o fato da capital, Vitória, ser uma ilha fazia com que as mercadorias vindas do interior do Estado tivessem dificuldades para serem entregues no cais. Isso acabou dificultando o crescimento e desenvolvimento do porto. Para minimizar essa questão, em 27 de junho de 1928, foi inaugurada a Ponte Florentino Avidos, ligando Vitória ao continente, viabilizando também a implantação do acesso ferroviário, concluído em 1942.

Segundo Siqueira, citado por Ribeiro e Siqueira (2012), a obra de construção do Porto de Vitória terminou, sendo inaugurada no dia 03 de novembro de 1940, começando, dessa maneira, a desenvolver o complexo portuário que conhecemos atualmente. Depois da inauguração do porto aconteceu o primeiro embarque de minério de ferro, que foi realizado no navio Greco Modesta.

A Companhia Vale do Rio Doce construiu, no município de Vila Velha, uma estação de embarque de minério no morro do “Péla Macaco”, hoje já desativada. Nesse momento também foi construído o Terminal de Granéis Líquidos e as instalações do Cais de Paul, e mais tarde, em 1970, foi realizada a inauguração do Cais de Capuaba, no mesmo município (CODESA, [20--?b]).

De acordo com Ribeiro e outros (2015), a partir do início de 1940 o Porto de Vitória era o terceiro porto cafeeiro do Brasil, sendo responsável pelo escoamento da produção de café de Minas Gerais e do Espírito Santo, sendo qualificado como mais um porto oficialmente organizado, demonstrando a vocação para o comércio marítimo da cidade de Vitória. O Espírito Santo possuía nessa época uma economia baseada na estrutura agrária, principalmente, na exportação de café, o que promovia as condições necessárias para o desenvolvimento econômico e social do estado. As mudanças ocorridas na área portuária da capital Vitória também promoviam condições para desenvolver uma cidade mais moderna, se transformando em local de circulação dos produtos e de pessoas, gerando o desenvolvimento das relações sociais e de comércio.

De acordo com a CODESA [20--?c], a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) é uma empresa Pública Federal, se constitui na Autoridade Portuária do Espírito Santo, sendo responsável pela administração dos terminais públicos e arrendados do Estado. Foi criada em 21 de fevereiro de 1983, a partir da edição do Decreto nº 82.279, em 1978, quando a posse comercial do porto retornou para o Governo Federal.

Em 1988, a portaria do Ministério dos Transportes estabeleceu a área do Porto Organizado de Vitória (municípios de Vitória e Vila Velha) e Barra do Riacho (Aracruz), época em que também foi extinta a Portobrás, determinando, assim, a descentralização dos serviços da União para com as Companhias Docas federais (CODESA, [20--?a]).

Os berços que compõem o Porto de Vitória movimentam os mais diversos tipos de cargas e estão localizadas nos dois lados da Baía de Vitória, isto é, na capital Vitória e em Vila Velha (ANTAQ, 2010).

Segundo informações da ANTAQ (2010), o Porto de Vitória tem acessos:

- Rodoviário: pelas rodovias ES-080, BR-262, que liga Belo Horizonte a Vitória, e BR-101.
- Ferroviário: Malhas Centro – Leste e Estrada de ferro Vitória Minas, pela Ferrovia Centro – Atlântica S.A. e VALE S.A. respectivamente.
- Marítimo: A entrada da barra apresenta uma largura de 250 m e profundidade de 19 m. O canal de acesso se estende por 7 km, com 120 m de largura e profundidade de 11 m”.

O Porto de Vitória possui catorze berços, localizados nas cidades de Vitória e Vila Velha, movimentando diversos tipos de cargas, entre importação e exportação,



como por exemplo, contêiner, trigo, automóveis, produtos siderúrgicos, malte, rochas ornamentais, concentrado de cobre, fertilizantes, graneis líquidos, entre outros, além de oferecer a prestação de serviços às embarcações *offshore*. Possuem também pátios e armazéns, onde é possível realizar a montagem e o armazenamento de cargas, atendendo as organizações envolvidas nas operações de cargas, como por exemplo, operadores, agentes e armadores (CODESA, [20--?a]).

Abaixo segue a lista dos berços que compõe o Porto de Vitória (CODESA, [20--?d]):

1. “Cais Comercial: Berços 101, 102, 103 e 104;
2. Capuaba: Berços 201, 202 e 207;
3. Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV): Berço 903;
4. Flexibrás: Berço 906;
5. Paul: Berço 905;
6. Peiú: Berço 206;
7. São Torquato: Berço 902;
8. Terminal de Vila Velha (TVV): 203 e 204”.

A CODESA também administra os portos públicos de Barra do Riacho, que possui dois terminais privados: Portocel (berços 920, 921, 923, 925, 926, 924) e Terminal da Petrobras (Transpetro), e o porto de Praia Mole, que conta com dois terminais privados ocupando os berços 930, 931, 932, 933, 934 (CODESA, [20--?a]).

O berço 905, está localizado numa área alfandegada da CODESA, é especializado em operar de ferro-gusa, atua desde 1950 quando era utilizado pela CVRD. Foi desativado em 2011, e depois de três anos voltou a operar com ferro-gusa no início de 2014. Dessa forma, pequenas e médias empresas do Espírito Santo e Minas têm mais uma alternativa para o escoamento da carga. A movimentação do ferro-gusa é feita de maneira automatizada com equipamento que realiza a pesagem eletrônica da carga, e o embarque é realizado através de correias que conduzem o granel até os navios (CODESA, [20--?b]).

De acordo com a CODESA [20--?d], dentre as cargas movimentadas pelo Porto de Vitória, as que representam maior volume na movimentação são: contêineres, café, granito/mármore, produtos siderúrgicos, concentrado de cobre, automóveis, máquinas e equipamentos, eletrônicos, celulose, graneis sólidos (fertilizantes, trigo e malte), açúcar, graneis líquidos (gasolina, óleo diesel, soda cáustica), entre outros.

O Porto de Vitória tem grande relevância para a economia do estado, por isso, com o objetivo de aumentar o desempenho, a competitividade e fomentar o

desenvolvimento, algumas obras foram realizadas, e alguns projetos estão em andamento.

#### **2.4.1 Obras e investimentos**

Segundo informações da CODESA [20--?b], o Cais Comercial de Vitória passou por obras no final do ano de 2011, onde houve a reforma e aumento da extensão dos berços 101 e 102, esta obra foi concluída no primeiro semestre de 2013. Com as obras, a extensão do cais passou de 356 metros para 456 metros, dessa forma produzindo um calado maior.

De acordo com a SEP/PR (2014), calado e profundidade são coisas diferentes:

“O calado é a parte do navio que se encontra submersa e profundidade se estende da linha d’água até o fundo do estuário. Assim, entre os fundos do navio e do canal de navegação há uma margem de segurança para a navegação, que varia conforme as características do local.”

De acordo com informações da CODESA [20--?b], o pátio destinado à armazenagem e manuseio de cargas também foi ampliado passando de uma área de 26.000m<sup>2</sup> para 40.000m<sup>2</sup>. Esse foi o maior investimento realizado no Porto de Vitória depois da construção do Cais de Capuaba, nos anos de 1970, que custou R\$ 146 milhões, pagos com recursos do PAC. Esta obra permitiu que as operações fossem feitas com maior eficiência.

Ainda de acordo com a CODESA [20--?b], foi iniciada em 2012 a obra de Dragagem e Derrocagem do Canal de Vitória, com a finalidade de aprofundar o canal de navegação e as proximidades do cais e berços de atracação do Porto de Vitória. Com a pretensão de retirar 1,8 milhão de metros cúbicos de sedimentos, e 115.000 metros cúbicos de rochas na derrocagem, que foi realizada ao longo dos sete quilômetros do canal e das áreas próximas ao cais. Com essa obra, a profundidade passaria de 10,7m para 13m, e o calado de 9,8m para 12,5m, com isso o porto de Vitória poderá receber navios maiores, e a carga máxima dos navios que atracam no porto aumentará.

Porém a obra foi paralisada em 2015, segundo dados do governo, pouco mais de 40% da obra foi realizada. A paralisação foi devido as características geológicas do

canal que necessita de outro equipamento para que possa dar continuidade (FOLHA VITÓRIA, 2015).

A CODESA (2016) anunciou que no início de junho de 2016 serão retomadas as obras da dragagem do canal de acesso do Porto de Vitória, com o prazo para a conclusão em outubro do mesmo ano. É esperado que a profundidade do canal de navegação aumente, passando dos atuais 11 metros para 14 metros, e a bacia de evolução tenha 13,5 metros. Dessa forma, as embarcações que possuam calado de 12,5 metros poderão acessar o porto e o volume de carga poderá chegar a 60 mil toneladas por navio, com aumento de 40% da capacidade atual.

Segundo a CODESA [20--?b], em 2013 foi iniciada a obra de reforma dos berços 201 e 202 e melhoria das vias rodoviárias que dão acesso à retroárea e da infraestrutura dos pátios de armazenagem em Capuaba, objetivando tornar as operações realizadas na área portuária de Vila Velha mais produtivas e segura. A obra foi concluída em 2014, foi realizada com recursos do Governo Federal, custando ao total R\$ 32 milhões.

O canal de acesso ao Porto de Vitória também foi reformulado, ganhando nova sinalização náutica, dessa forma, promovendo maior segurança às embarcações que atracam nos terminais pertencentes ao Porto de Vitória. Foram instaladas 22 boias na baía e oito faroletes nas ilhas (CODESA [20--?b]).

O sistema de sinalização náutica é um conjunto de sinais (faroletes, sinais de alinhamento, boias luminosas, etc.), que demarcam os limites do canal navegável e áreas de manobra, também indicam locais de navegação seguros ou alertam sobre a presença de perigo, dentre outros (CODESA [20--?b]).

Com o objetivo de aumentar a segurança das operações portuárias e a área destinada à carga e descarga foi realizada a remoção de guindastes e torres sugadoras dos berços, uma vez que esses equipamentos estavam desativados ou não eram mais utilizados devido a baixa capacidade de carga (CODESA, [20--?b]).

Ainda segundo informações da CODESA [20--?b], está em andamento também a obra de construção do berço 207, com a finalidade de substituir os dolphins de Atalaia por um cais multiuso (graneis e carga geral) com sobrecarga projetada de 6t/m<sup>2</sup> e retroárea primária de 10.000m<sup>2</sup>.

Os governos estadual e federal, em conjunto com a CODESA, trabalham na recuperação da BR-447, a Estrada de Capuaba, em Vila Velha, que é principal acesso rodoviário aos portos localizados em Vila Velha. O trecho vai da Rodovia Carlos Lindenberg ao Complexo Portuário de Vila Velha/Porto de Capuaba, totalizando, aproximadamente, três quilômetros (CODESA, [20--?b]).

Embora seja uma via muito importante para o acesso aos portos localizados em Vila Velha, a Estrada de Capuaba possui uma infraestrutura ruim, conta com apenas duas vias de acesso, o que cria um gargalo para o escoamento das cargas movimentadas. A ponte que passa sobre o Rio Aribiri também é antiquada, o que faz com que os portos de Vila Velha percam competitividade.

A CODESA e o Governo do Estado do Espírito Santo, estão planejando a implementação do novo acesso ao Cais Comercial de Vitória. O fluxo de caminhões no porto é paralisado em dois horários por conta do aumento do tráfego de veículos em Vitória, o que faz com que o porto perca competitividade. Também estão previstas a melhoria, a ampliação e a construção de novas vias, permitindo dessa forma acesso exclusivo e ininterrupto de 24h ao porto (CODESA, [20--?b]).

Espera-se que com essas obras e investimentos seja possível transformar o porto e fazer com que ele alcance um novo patamar operacional (DIAS, 2012).

## 2.5 FUNDO PARA O DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS

De acordo com Ribeiro e outros (2015), o Fundo para o Desenvolvimento das Atividades Portuárias (FUNDAP) foi um dos instrumentos utilizados para superar o gargalo existente referente à baixa industrialização do estado e também dos graves problemas gerados pelo aumento acelerado de população ocasionado pelo êxodo rural, que fez com que a população do interior viesse para a capital e seus arredores, e também por imigrantes dos estados vizinhos.

De acordo com informações do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo – BANDES (2014), o FUNDAP foi criado no Estado do Espírito Santo pela Lei nº 2.508 de 22 de maio de 1970, e regulamentado pelo decreto número 163-N, de 15 de julho de 1971.

O FUNDAP é um financiamento que visa dar suporte às organizações que possuam a sua sede no Estado do Espírito Santo e que realizem exclusivamente operações de comércio exterior, tributadas com Imposto sobre Circulação de Mercadorias ao Estado do Espírito Santo (ICMS) no Estado (BANDES, 2014).

De acordo com a Lei 2.508 de 22 de maio de 1970, art. 1º, os “[...] recursos serão destinados a promover o incremento das exportações e importações através do Porto de Vitória.”

O FUNDAP tem por objetivo incentivar a movimentação de mercadorias pelo complexo portuário do Estado, desenvolver a economia do Estado, gerar emprego e renda, entre outros.

“As empresas chamadas “fundapeanas” devem investir o valor caucionado, ou seja, no mínimo 9% do valor financiado, tendo o prazo de até 24 meses após a liberação do recurso, conforme determina o art.4º e seus incisos, do Decreto 3473-R, de 19.12.2013 em projeto industrial, agropecuário, de pesca, de turismo, de florestamento e reflorestamento, de serviço, de saúde, de educação, social, de transporte, de infraestrutura não governamental, de construção, de natureza cultural ou de comércio previamente aprovado pelo Banco de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo (BANDES) (Art. 1º do Decreto nº 163-N/71, com a nova redação dada pelo art. 3º da Lei nº 5.245/96) no Estado.” (BANDES, 2014)

Segundo Ribeiro e outros (2015), o FUNDAP também contribuiu estimulando a formação de várias empresas, que passaram a ser chamadas de “fundapianas”, e também de companhias *tradings* que viram nele a possibilidade de desenvolver seus negócios relacionados ao comércio exterior instalando sedes ou filiais no Espírito Santo. Produtos como borracha, madeiras finas, cobre e químicos passaram a ser importados por meio do FUNDAP, pelos portos de Vitória e de Vila Velha.

Segundo aponta Silva (2014, p.4),

“com a criação do Fundapsocial, em 2004, as empresas “fundapianas” passaram a ter a opção de aplicar o valor caucionado no financiamento a micro e pequenas empresas industriais, comerciais e de serviços, microempreendedores, inclusive do setor informal, e projetos sociais e culturais”.

O FUNDAP promoveu o aumento da renda do setor terciário do estado, por meio do desenvolvimento e da diversificação das trocas comerciais com o exterior e também dos setores primário, secundário e terciário através da geração de investimentos em projetos agropecuários, industriais, de pesca, de turismo, de florestamento e reflorestamento, de saúde, de educação, de ações sociais, de transporte e

infraestrutura não-governamental, de construção, de natureza cultural ou de comércio, aprovados pelo BANDES (RIBEIRO et al., 2015).

Conforme informação do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Espírito Santo (SINDIEX) (2008), até 2012 adotava-se para a tributação do ICMS a alíquota de 12%, sendo que 8% retornam para as empresas em forma de financiamentos, 3% iam para as prefeituras dos municípios e 1% para o governo.

De acordo com o Art. 1º da Lei nº 4.972 de 18 de novembro de 1994,

“Os contratos de financiamento celebrados entre as empresas que operam o sistema FUNDAP - Fundo para o Desenvolvimento das Atividades Portuárias e o BANDES - Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo S/A, obedecerão prazos de carência e de amortização de 5 (cinco) e 20 (vinte) anos, respectivamente, com juros máximos de 1% (um por cento) ao ano.”

Desde que foi criado, as empresas “fundapianas” investiram mais de R\$ 1,2 bilhão de recursos em projetos de infraestrutura distribuídos pelo Estado. Por isso tem-se tanta preocupação quanto o fim do Fundap (NASCIMENTO, 2011).

### **2.5.1 O fim dos incentivos do FUNDAP**

De acordo com Silva (2014, p.5), “além do Espírito Santo, Santa Catarina, Paraná, Goiás, Pernambuco, Tocantins, Ceará, Piauí, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul, Maranhão, Sergipe, Bahia, também oferecem incentivos fiscais”.

Com a justificativa de acabar com a chamada “guerra fiscal” entre os Estados, caracterizada por esses incentivos fiscais que alguns Estados concediam as empresas, em 26 de abril de 2012, o Senado Federal publicou a resolução Nº 13 que unificou a alíquota do ICMS de todos os estados brasileiros para 4%, entrando em vigor apenas a partir de 01 de janeiro de 2013, assinalando o fim dos incentivos promovidos pelo FUNDAP no Estado.

De acordo com o Art. 1º da resolução:

“A alíquota do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), nas operações interestaduais com bens e mercadorias importados do exterior, será de 4% (quatro por cento).”

“Com a Resolução, do total de imposto arrecadado, 1% é destinado às cidades e 3% retornam às empresas por meio de financiamento” (FOLHA VITÓRIA, 2013a). Dessa

forma, o FUNDAP torna-se menos atrativo para as empresas, o que reduz o desenvolvimento capixaba (FOLHA VITÓRIA, 2013b).

Segundo informações do Instituto brasileiro de planejamento tributário (2013), com a alíquota diferenciada de ICMS, os Estados menos industrializados conseguiram atrair organizações para realizar importações na sua região e, dessa forma, promover o aumento de suas receitas. Portanto, a alteração na Lei gera possíveis perdas financeiras para o Estado, visto que a arrecadação realizada pelo ICMS é a principal fonte de receita estadual.

Embora a Resolução não tenha estabelecido o fim do FUNDAP, a alteração na alíquota do ICMS promoveu a perda dos incentivos vistos pelas empresas em operar no Estado e com isso houve uma queda das importações realizadas em portos capixabas.

Segundo dados divulgados pelo SINDIEX, apurados com base em informações do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), o ano de 2013, o primeiro ano de vigência das novas regras do FUNDAP, já teve nos primeiros três meses queda nas importações e exportações realizadas pelos portos do Estado. As importações tiveram uma queda de 23%, totalizando US\$ 1,73 bilhões, sendo que no primeiro trimestre de 2012 foram registrados US\$ 2,26 bilhões. As exportações também demonstraram uma queda no total de 17%, somando US\$ 2,5 bilhões, contra US\$ 3,1 bilhões no mesmo período do ano anterior (FOLHA VITÓRIA, 2013b).

No ano de 2013 os municípios capixabas tiveram o total de perda de R\$ 628,6 milhões de receita, desse total R\$ 264,7 milhões foram relacionados à diminuição da arrecadação do ICMS das importações, reflexo da mudança da alíquota de 12% para 4%. Diante disso, os municípios tiveram que cortar R\$ 924,8 milhões nas despesas, além dos prejuízos gerados pela redução da capacidade de investimento (A GAZETA, 2014).

As cidades que mais perderam receita foram Vitória (R\$ 236,2 milhões), Serra (R\$ 105,7 milhões), Linhares (R\$ 44,4 milhões), Aracruz (R\$ 29,3 milhões), e Cachoeiro (R\$ 28,7 milhões), relativos a esse total as perdas referentes ao ICMS foram, respectivamente, R\$ 68,2 milhões, R\$ 50,2 milhões, R\$ 2,4 milhões, R\$ 11,4 milhões e R\$ 13,2 milhões (A GAZETA, 2014).

Ainda de acordo com A Gazeta (2014), foram investidos R\$ 863,3 milhões no ano de 2013, o que representa uma redução de 52,7% nos investimentos, o menor nível desde 2006. A redução de maior impacto está relacionada aos investimentos destinados aos programas sociais, que tiveram perda de R\$ 40 milhões, também houveram cortes na educação e nas áreas relacionadas à saúde, que foram de respectivamente, R\$ 4,5 milhões e R\$ 6 milhões.

Segundo dados do SINDIEX (2016a) no ano de 2015 as importações e exportações realizadas no Estado tiveram uma queda de, respectivamente, 25% e 23%, se comparado ao ano anterior. Em 2014 o Estado exportou US\$ 12,68 bilhões, já em 2015 esse valor caiu para US\$ 9,83 bilhões. As importações capixabas foram US\$ 6,88 bilhões, em 2014, para US\$ 5,15 bilhões em 2015.

Segundo o presidente do SINDIEX, Marcilio Rodrigues Machado, citado por SINDIEX (2016a), esse panorama de retração se deve a diversos fatores, entre eles destaca a recessão do mercado interno brasileiro e a ausência de novos acordos comerciais realizados entre o Brasil e outros países.

De acordo com dados do SINDIEX (2016b), as importações realizadas pelos portos capixabas no primeiro bimestre de 2016 obtiveram o pior resultado da última década, somando US\$ 616 milhões, o que representa uma queda de 34% em relação ao mesmo período do ano passado. Já as exportações, apresentaram o terceiro pior resultado da década, movimentando US\$ 1,12 bilhão.

Segundo o SINDIEX (2016b), os produtos que mais sofreram queda nas importações foram os produtos de vestuário, automóveis e partes, equipamentos elétricos/destinados à telefonia, e máquinas/equipamentos, que sofreram respectivamente a perda de 57%, 54%, 39% e 30% nas importações. O único produto que teve aumento nas importações em comparação com os dois primeiros meses de 2015 foi o carvão mineral, que é utilizado nas operações da ArcelorMittal, tendo 2% de aumento.

Em relação às exportações o SINDIEX (2016b) informa que os produtos que tiveram quedas foram o minério de ferro, petróleo, produtos de ferro e aço e mármore, granito e outras pedras, que apresentaram queda de respectivamente 62%, 61%, 28% e 2%. Dos produtos exportados, somente a celulose colaborou para aumentar os resultados das exportações realizadas pelos portos do Estado, apresentando um



aumento de 27%. As vendas internacionais demonstraram uma queda de 31% em relação ao mesmo período do ano de 2015, que apresentou o total de US\$ 1,63 bilhão em vendas a outros países.

Essas quedas referentes aos números relativos ao comércio exterior capixaba também são devidas ao atual cenário econômico enfrentado pelo Brasil, onde existe uma crise econômica e política. Com isso, os investidores não sentem confiança para aplicar o dinheiro no mercado brasileiro, o que contribui para a diminuição nos investimentos, aumento do desemprego, dessa maneira, há uma menor distribuição de renda, o que diminui, conseqüentemente, o consumo e a produção, fazendo com que varias empresas diminuam suas operações ou até mesmo encerrem suas atividades.

O fim dos incentivos promovidos pelo FUNDAP impactou, além na diminuição de receita, na perda de atividade econômica, uma vez que muitas empresas que importavam pelos portos capixabas optarão por operar em seu próprio Estado, ou em portos maiores, como o de São Paulo, que oferece infraestrutura portuária melhor que a do Espírito Santo (A GAZETA, 2012).

A diminuição da movimentação relativa às importações e exportações realizadas no Estado, juntamente com o crescimento do mercado da exploração de petróleo fez com que os portos vissem na prestação de serviço de apoio logístico *offshore* uma oportunidade para minimizar os impactos causados pelo fim dos incentivos do FUNDAP.

## 2.6 LOGÍSTICA DE APOIO *OFFSHORE*

Com a descoberta da camada pré-sal no Brasil, houve um crescimento das atividades relacionadas à exploração de petróleo, o que provocou também o aumento da demanda por serviços relacionados ao apoio logístico *offshore*.

Segundo Neto e Costa (2007), o *offshore* é um processo que viabiliza a realização das atividades envolvidas na exploração de petróleo em alto mar.

O pré-sal é um conjunto de rochas sedimentares que produzem petróleo. No Brasil, as rochas com possibilidade de desenvolver e armazenar petróleo na camada pré-sal estão localizadas na chamada “província pré-sal”, que está localizada entre o

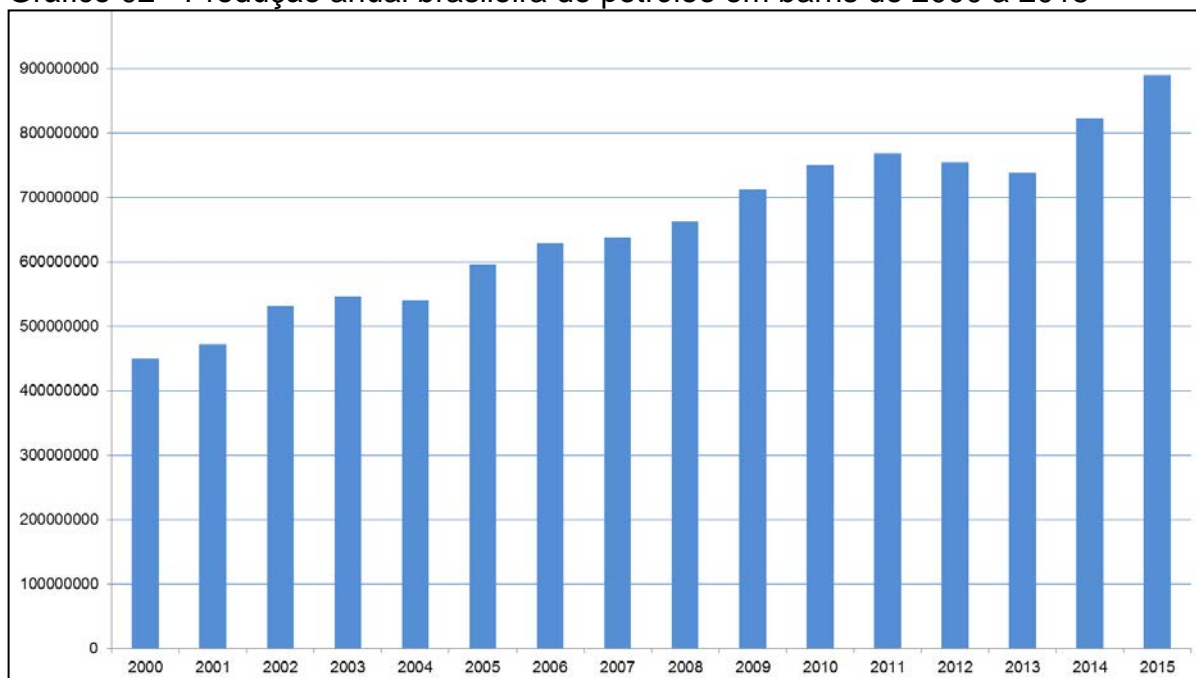
litoral dos estados de Santa Catarina e Espírito Santo, com aproximadamente 800 quilômetros de comprimento por 200 quilômetros de largura (PETROBRAS, 2016b).

De acordo com Costa e Santos (2009), o pré-sal são grandes jazidas petrolíferas situadas no subsolo marinho brasileiro, mais especificamente, localizadas entre os litorais dos estados de Santa Catarina e Espírito Santo.

Segundo a Petrobrás (2016b), do ano de 2010 a 2014, a média anual de produção diária do pré-sal cresceu quase 12 vezes.

Abaixo segue Gráfico 02, que mostra a evolução na produção de petróleo no Brasil anualmente, em barris, no período de 2000 a 2015.

Gráfico 02 - Produção anual brasileira de petróleo em barris de 2000 a 2015



Fonte: Elaboração própria, baseado em Produção Nacional de Petróleo e LGN (barris) – ANP (2016)

Conforme pode ser observado no Gráfico, a produção de petróleo no Brasil vem crescendo com o passar dos anos, sendo que o ano que mais produziu foi o ano de 2015, que produziu 889.667.381 milhões de barris.

A exploração do pré-sal promoveu o crescimento e o desenvolvimento de uma série de organizações e negócios envolvidos nos processos de extração de petróleo, causando avanços no campo da ciência e tecnologia, qualificação e especialização da mão de obra, além das boas oportunidades de negócio geradas para diversas empresas. A exploração e produção na área do pré-sal demanda navios,

plataformas, sondas e outros serviços/produtos que geram demandas às empresas nacionais (PETROBRAS, 2016b).

As empresas responsáveis pela exploração das bacias petrolíferas necessitam de instalações portuárias para atracar as embarcações que realizam o apoio às operações envolvidas na extração de petróleo que ocorrem nas plataformas petrolíferas *offshore*, e também demandam serviços apoio logístico em terra.

Dentre os serviços demandados estão o armazenamento, movimentação, embarque e desembarque de materiais *offshore* tais como peças metálicas, tubos, fornecimento de bordo (produtos alimentícios, água), abastecimento de água e combustível, bombeio de resíduos de perfuração, descarte de resíduos, embarque/desembarque de tripulantes, entre outros.

Para realizar o transporte entre plataforma e porto as empresas *offshore* contam com o serviço de embarcações de navegação de cabotagem que realizam apoio marítimo.

A Lei 9.432, de 1997, art. 2º, VIII, define a navegação de apoio marítimo como “[...] a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos”.

O acelerado desenvolvimento e crescimento das atividades petrolíferas no litoral do estado do Espírito Santo, somado à expectativa positiva em relação à exploração do pré-sal, fez com que muitos empresários enxergassem no Estado possíveis oportunidades de negócios em estaleiros e, principalmente de embarcações de apoio (DIAS, 2012).

### **2.6.1 Bacia petrolífera do Espírito Santo**

A Bacia petrolífera do Espírito Santo se caracteriza pela diversidade, havendo a exploração e produção de petróleo localizado em terra e em mar.

O início da produção ocorreu ao final dos anos 1960, desde então vem sendo registradas importantes descobertas como Fazenda Alegre, Inhambu, Cancã e Jacutinga. Em terra, são encontrados desde gás até óleos extrapesados, já a parte marítima tem grande potencial para óleo leve e gás, estando localizados os campos

de Camarupim, Canapu e Peroá, cuja produção de gás é muito importante para o fornecimento ao mercado nacional. Em 1978, no campo de Cação, foi realizada a produção inicial de óleo em águas rasas. Somente em 2002 foi realizada primeira produção em águas profundas, onde foi produzido óleo leve e gás, no campo de Golfinho (PETROBRAS, 2016c).

De acordo com a ANP (2003), a Bacia do Espírito Santo-Mucuri possui um volume original provado de 71 milhões de metros cúbicos de óleo e 9 bilhões de metros cúbicos de gás, é formada por um setor em águas rasas e três setores em terra, totalizando 5.687,201 km<sup>2</sup>. Se localiza ao longo do litoral centro-norte do estado do Espírito Santo e do sul do estado da Bahia.

Ao sul, a bacia do Espírito Santo faz fronteira com o Alto de Vitória, assim a afastando da Bacia de Campos, e ao norte, com a Bacia de Cumuruxatiba (ANP, 2003)

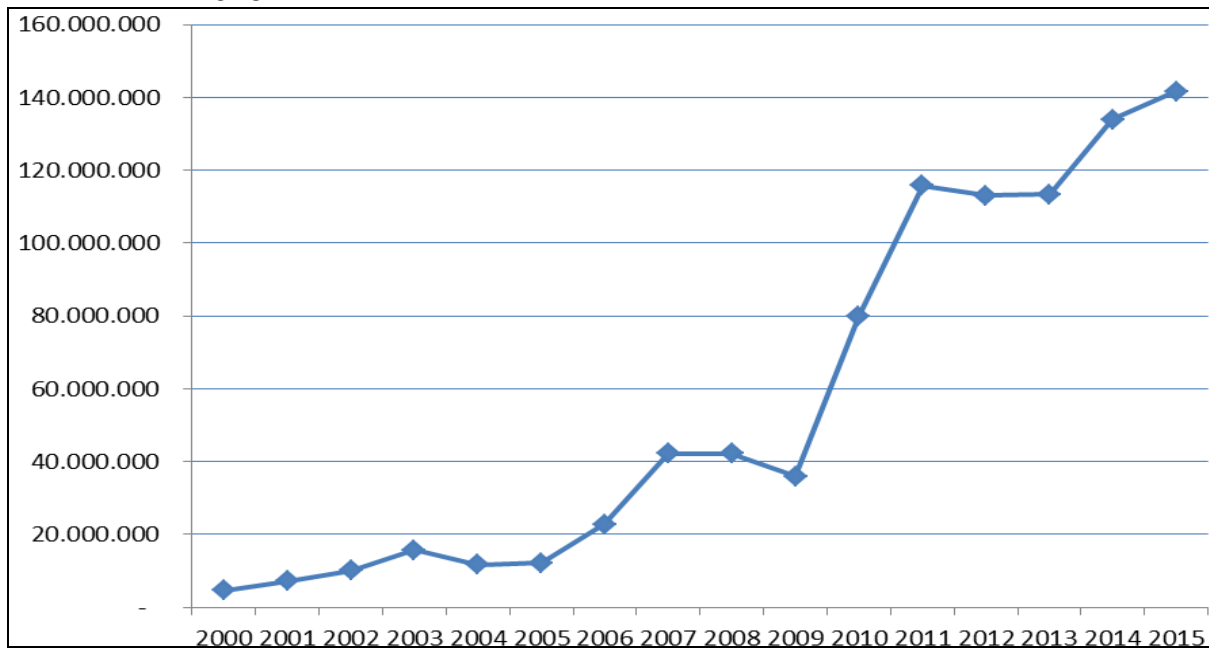
De acordo com informações do Governo do Estado do Espírito Santo (2010a), a Petrobras oficializou em 2010 que iria realizar a produção na camada do pré-sal, no Espírito Santo, mais precisamente no Campo de Cachalote, com a unidade FPSO Capixaba, que é uma unidade com autonomia para realizar a produção, processamento, armazenamento e escoamento do petróleo. Desde 2008, a Petrobras produzia experimentalmente no Campo de Jubarte, local que abriga o segundo maior polo do pré-sal brasileiro em reservas. A extração começou pelo Estado, devido às condições favoráveis encontradas no mar capixaba.

As áreas do pré e pós-sal localizados no Espírito Santo apresentam lâminas d'água que variam de 1,3 mil a 2 mil metros de profundidade, onde encontram-se amplos reservatórios de óleo e gás, localizados acima e abaixo de uma camada de sal que tem em média 200 metros de espessura. Apresentam importância para a economia do Estado, demonstrando grande relevância para a rede de empresas envolvidas no mercado de petróleo e gás (GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2010a).

Conforme pode ser observado no abaixo (Gráfico 03), a produção total de petróleo no Estado, analisada no período de 2000 a 2015, apresenta um desenvolvimento significativo com o passar dos anos.

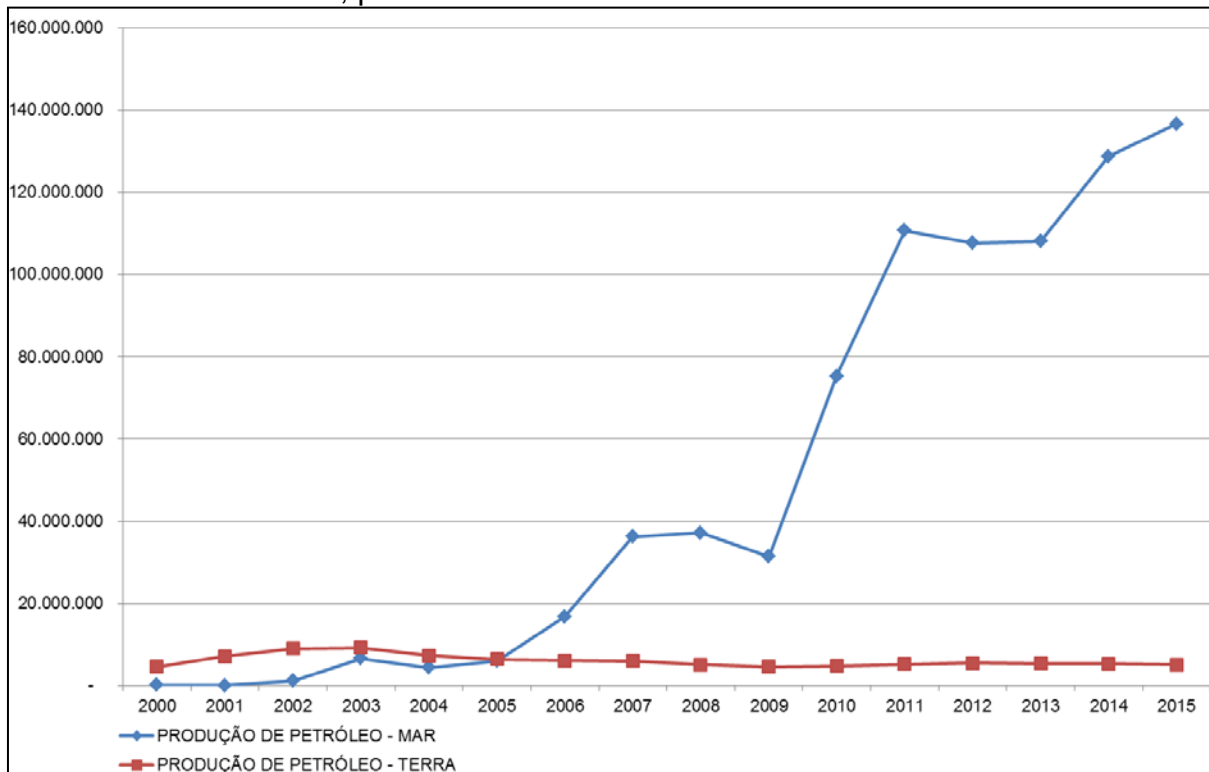
No ano 2000 eram produzidos o total de 4,668 milhões de barris de petróleo por ano. Já no ano de 2015, esse número passou para 141,648 milhões de barris de petróleo produzidos por ano, o que representa um aumento expressivo.

Gráfico 03 – Evolução na produção de petróleo no Espírito Santo período de 2000 a 2015



Fonte: Elaboração própria, baseado em Produção Nacional de Petróleo e LGN (barris) – ANP (2016)

Gráfico 04 – Evolução na produção de petróleo (em barris) no Espírito Santo em mar e em terra, período de 2000 a 2015



Fonte: Elaboração própria, baseado em Produção Nacional de Petróleo e LGN (barris) – ANP (2016)

Conforme pode ser observado no acima (Gráfico 04), a produção de petróleo realizada em terra no Espírito Santo apresenta pouca variação ao passar dos anos, segundo análise do período que compreende ao ano de 2000 a 2015.

A produção anual em terra em 2000 era de 4.568.197 milhões de barris no ano, já o ano de 2015 registrou a produção de 5.066.196 milhões de barris, isso representa um aumento de 10,90%. (ANP, 2016)

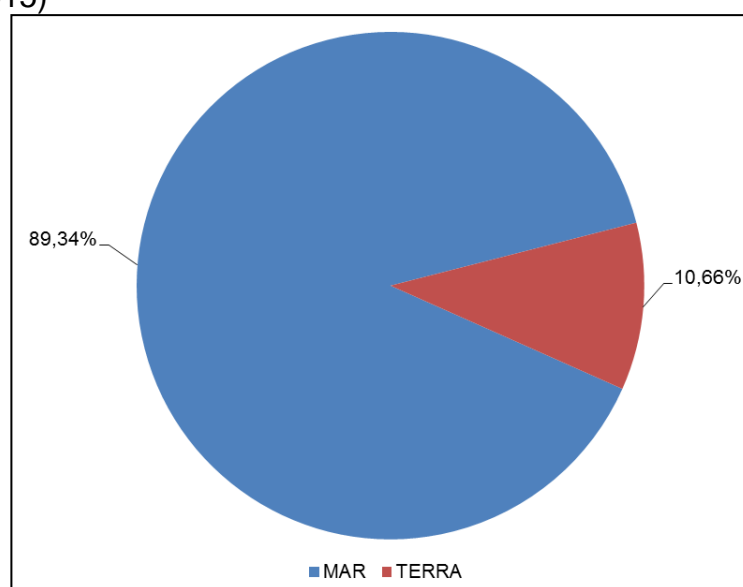
Já a produção de petróleo realizada no mar do Estado apresenta um relevante crescimento no período, apresentando poucas quedas.

A produção realizada em mar passou de 99,448 mil barris por ano, em 2000, para 136,582 milhões de barris em 2015, isso representa mais de 1000 vezes o total produzido no ano de 2000 (ANP, 2016).

A análise desses números demonstra o potencial do mercado envolvido na exploração de petróleo no mar do Estado, e também a oportunidade de negócio promovida pelo aumento da demanda por serviços de apoio logístico em terra, fornecidos pelos portos.

Conforme pode ser observado no Gráfico 05, a produção de petróleo realizada no mar é muito mais expressiva se comparado à produção em terra, alcançando 89,34% total de petróleo produzido no Estado no período de 2000 a 2015.

Gráfico 05 – Participação da produção em mar e em terra no Espírito Santo (2000 – 2015)



Fonte: Elaboração própria, baseado em Produção Nacional de Petróleo e LGN (barris) – ANP (2016)

### 2.6.1.1 *Royalties* petrolíferos

Segundo informações do Governo do Estado do Espírito Santo (2010a), as empresas que realizam a exploração de petróleo e gás natural no Estado realizam o pagamento de *royalties* aos municípios nos quais estão situados os campos produtores e onde estão instaladas as empresas. Esse pagamento representa um ressarcimento financeiro e é exigida dos responsáveis pela exploração e produção de petróleo e gás natural. Dessa maneira, além do benefício dos *royalties* as cidades também são beneficiadas pelo imposto pago pelas empresas.

“*Royalties* [...] se refere a uma importância cobrada pelo proprietário de uma patente de produto, processo de produção, marca, entre outros, ou pelo autor de uma obra, para permitir seu uso ou comercialização. No caso do petróleo, os *royalties* são cobrados das concessionárias que exploram a matéria-prima, de acordo com sua quantidade. O valor arrecadado fica com o poder público. Segundo a atual legislação brasileira, estados e municípios produtores – além da União – têm direito à maioria absoluta dos *royalties* do petróleo” (SENADO, [20--?]).

Ainda de acordo com o Governo do Estado do Espírito Santo (2010a), além das cidades, o Governo do Estado, Ministério da Marinha e Ministério da Ciência e Tecnologia e aos proprietários de terras também se beneficiam dos recursos dos *royalties*. Os valores recebidos são dedicados a investimentos em projetos e programas que visem promover o desenvolvimento social e econômico do Estado.

Segundo dados da ANP (2015),

“Em 2014, foram arrecadados R\$ 18,5 bilhões em *royalties*, valor que excedeu em 13,6% o de 2013. Deste montante, 29,4% destinaram-se aos estados produtores ou confrontantes; 34% aos municípios produtores ou confrontantes; 28,2% à União, divididos entre Comando da Marinha (12,4%), Ministério da Ciência e Tecnologia (8,8%) e Fundo Social (7,0%); 8,0% ao Fundo Especial dos estados e municípios; e 0,2% à Educação e Saúde.”

O Governo do Estado do Espírito Santo instituiu o Fundo para Redução das Desigualdades Regionais, que é um projeto que tem por objetivo favorecer os 68 municípios capixabas que não recebem os benefícios dos *royalties*. Os recursos são originários do repasse de 30% dos *royalties* depositados no cofre público estadual. Somente podem ser gastos em ações que promovam o desenvolvimento e crescimento dos municípios tais como: saneamento básico, educação, saúde, entre outros (GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2010a).

### 3 METODOLOGIA

A metodologia é um conjunto de procedimentos e processos que visam nortear a investigação do objeto de estudo (CERVO; BERVIAN, 2002).

#### 3.1 TIPO DE PESQUISA

O presente trabalho tem como tema a prestação de serviços de apoio logístico *offshore* como alternativa para reduzir os impactos ocorridos após as alterações do FUNDAP, em especial em um porto arrendado do Espírito Santo.

De acordo com Markoni e Lakatos (2015), a pesquisa é um processo formal, que deve ser realizado a partir de um método baseado no pensamento reflexivo, devendo ser tratado de maneira científica, dessa forma, se estabelece como o a ponte para o conhecimento da realidade ou das verdades parciais. Objetivando gerar o conhecimento de algum problema ou fenômeno.

De acordo com Cervo e Bervian (2002) a pesquisa é promovida pela existência de uma dúvida ou problema e, com base no método científico, visa obter uma resposta ou solução.

Já para Andrade (2010, p. 109), a pesquisa é “[...] o conjunto de procedimentos sistemáticos, baseado no raciocínio lógico, que tem por objetivo encontrar soluções para problemas propostos, mediante a utilização de métodos científicos.”

Para fazer uma pesquisa é necessário realizar um esforço cuidadoso visando descobrir novas informações, para verificar e ampliar os conhecimentos já adquiridos, podendo ser feita de diversas formas (GODOY, 1995).

Para obter as informações necessárias para elaboração deste trabalho foram realizadas pesquisas bibliográfica e documental.

As pesquisa bibliográfica tem o objetivo de buscar informações a partir da análise do material já publicado sobre o assunto em questão, em forma de livros, artigos científicos, entre outros (MARCONI; LAKATOS, 2013).

Para Severino (2007), a pesquisa bibliográfica é realizada a partir da análise dos registros disponíveis em documentos impressos, gerados a partir de pesquisas



realizadas anteriormente, como livros, teses, artigos, entre outros. São utilizados dados ou categorias teóricas já analisadas por outros pesquisadores e que foram devidamente documentados. Esses textos tornam-se fontes dos temas que se deseja pesquisar. Dessa forma, o pesquisador trabalha a partir dessas contribuições dos estudos, realizados a partir de análises feitas pelos autores, constantes nos textos.

A pesquisa bibliográfica objetiva fazer com que o pesquisador entre em contato com o que já foi produzido e registrado a respeito do seu tema de pesquisa (PÁDUA, 2004).

Em seguida será realizada a pesquisa documental, com a finalidade de buscar dados relativos ao tema em arquivos públicos ou privados (RAMPAZZO, 2005).

A pesquisa documental tem como fonte documentos diversos, impressos ou não, que não tiveram tratamento analítico onde o pesquisador vai desenvolver seu estudo (SEVERINO, 2007).

Segundo Vergara (2013), a investigação documental é aquela que utiliza documentos organizacionais internos mantidos em órgãos públicos e privados de qualquer natureza, ou com pessoas, por exemplo, registros, anais, regulamentos, entre outros.

Geralmente, os documentos são compostos por textos escritos em papel, entretanto, tem se tornado cada vez mais comum a elaboração de documentos eletrônicos, que são disponibilizados nos mais diversos formatos (GIL, 2010).

### 3.2 OBJETO DE PESQUISA

O objeto de análise do trabalho em questão será o Terminal Portuário arrendado Alfa, que faz parte do Complexo Portuário de Vitória, estando situado em Vila Velha, no Estado do Espírito Santo. Atuando no ramo de operações portuárias, apresenta uma posição relevante no cenário econômico do Estado.

### 3.3 INSTRUMENTOS

A coleta de dados tem a finalidade de reunir os dados relacionados ao problema a ser investigado (PÁDUA, 2004).

A coleta dos dados necessários para a realização dessa pesquisa foi realizada através da análise do material já publicado sobre o assunto em questão, dos registros internos e relatórios da organização objeto dessa pesquisa, que compreendem o período de 2005 a 2015, dos quais serão extraídos os dados e informações necessárias para a análise e realização dessa pesquisa.

### 3.4 PROCEDIMENTOS

Para atingir os objetivos do trabalho em questão, será realizada a pesquisa documental a partir da análise de documentos internos da organização chamados de “Movimentação Anual” referente a cada ano. Dessa forma, serão extraídos os dados necessários que dizem respeito à quantidade de cargas movimentadas em toneladas anualmente e no período e a quantidade de atracções realizadas por tipo de navegação, isto é, de longo curso e cabotagem.

Serão analisados os dados referentes ao período relativo ao ano de 2005 até o ano de 2015 para verificar a variação dos dados.

### 3.5 ANÁLISE E TRATAMENTO DE DADOS

Os dados contidos nesse trabalho foram tratados de maneira quantitativa, ou seja, os resultados obtidos mediante a realização da pesquisa serão representados e organizados a partir da elaboração de tabelas e gráficos.

Sabino, citado por Marconi e Lakatos (2010) define a análise quantitativa como a que é realizada a partir dos dados numéricos objetivos através da pesquisa, que devem ser apresentados em quadros, tabelas, entre outros.

O uso dessa forma de tratamento de dados tem o propósito de auxiliar o entendimento, que é promovido pela clareza que a classificação lógica e a apresentação gráfica oferecem para realizar a verificação das diferenças, semelhanças e relações existentes entre os dados (MARCONI; LAKATOS, 2010).

### 3.6 CUIDADOS ÉTICOS

Objetivando resguardar o nome da organização objeto dessa pesquisa e, dessa forma, não a expor nem permitir associações, a organização foi tratada com o nome fictício “Alfa” e sua localização não será divulgada de forma específica.

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO DA PESQUISA

### 4.1 ANÁLISE DE DADOS

Através da análise dos documentos internos da organização relativos à movimentação anual do período de 2005 a 2015 foram obtidos os dados e informações necessárias para a realização desse trabalho.

O capítulo encontra-se dividido em 3 seções: 4.1.1 Movimentação total de cargas (2005 a 2015); 4.1.2 Movimentação total de cargas por tipo de navegação (2005 a 2015) e 4.1.3 Atracações realizadas por tipo de navegação (2005 a 2015).

#### 4.1.1 Movimentação total de cargas (2005 a 2015)

Esta etapa tem a finalidade de analisar a variação da movimentação de cargas anual do Terminal Portuário Alfa, com a finalidade de averiguar qual ano movimentou mais e menos toneladas, analisar a partir de qual ano a movimentação anual obteve queda, bem como qual a variação da movimentação no período, analisando qual ano apresentou maior perda na movimentação, para isso criou-se a Tabela 02 e Gráfico 05.

Tabela 02 – Variação da movimentação anual 2005 – 2015

ANO	TOTAL ANUAL (TON)	% SOBRE O TOTAL GERAL	VARIAÇÃO (%)
2005	256.788,363	5%	
2006	319.343,885	7%	24,36%
2007	652.307,630	13%	104,26%
2008	551.906,898	11%	-15,39%
2009	295.825,392	6%	-46,40%
2010	691.589,050	14%	133,78%
2011	854.603,728	18%	23,57%
2012	333.965,983	7%	-60,92%
2013	270.758,614	6%	-18,93%
2014	318.664,674	7%	17,69%
2015	335.913,233	7%	5,41%
Total Geral	4.881.667,450	100%	

Fonte: Elaboração própria, baseado em documento interno do Terminal Portuário Alfa

Conforme pode ser observado nos dados demonstrados na Tabela 02, o ano que apresentou maior perda na movimentação comparada ao ano anterior foi o ano de

2012, que movimentou 60,92% a menos do total de cargas movimentadas em 2011, que foi o ano em que houve a maior movimentação anual do período, onde foram movimentadas 18% do total de cargas movimentadas no período.

Conforme demonstrado no referencial teórico desse trabalho, de acordo com informações do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo – BANDES (2014), o FUNDAP foi criado no Estado do Espírito Santo pela Lei nº 2.508 de 22 de maio de 1970, e regulamentado pelo decreto número 163-N, de 15 de julho de 1971. É um financiamento que visa dar suporte às organizações que possuam a sua sede no Estado do Espírito Santo e que realizem exclusivamente operações de comércio exterior, tributadas com Imposto sobre Circulação de Mercadorias ao Estado do Espírito Santo (ICMS) no Estado.

O FUNDAP tem o objetivo de promover o incentivo ao aumento da movimentação de mercadorias pelo complexo portuário do Espírito Santo, e com isso gerar desenvolvimento da economia, emprego e renda, entre outros.

Contudo, em 26 de abril de 2012 houve a publicação da Resolução número 13 que gerou a unificação da alíquota do ICMS de todos os estados brasileiros para 4%, para as operações interestaduais com produtos importados. A alíquota utilizada até 2012 pelo Estado era de 12%, dessa forma, a publicação dessa resolução assinalou o fim dos incentivos promovidos pelo FUNDAP no Estado.

Apesar de a Resolução ter entrado em vigor apenas em 01 de janeiro de 2013, o Terminal Portuário Alfa já sofreu em 2012 os impactos dessa publicação. O fim do FUNDAP acabou ocasionando o fechamento e o êxodo de algumas das empresas, chamadas “fundapianas”, que viam benefícios em se instalar e operar suas transações de comércio exterior no Estado, e que acabaram migrando para outras regiões, uma vez que a infraestrutura portuária do Estado não é muito moderna.

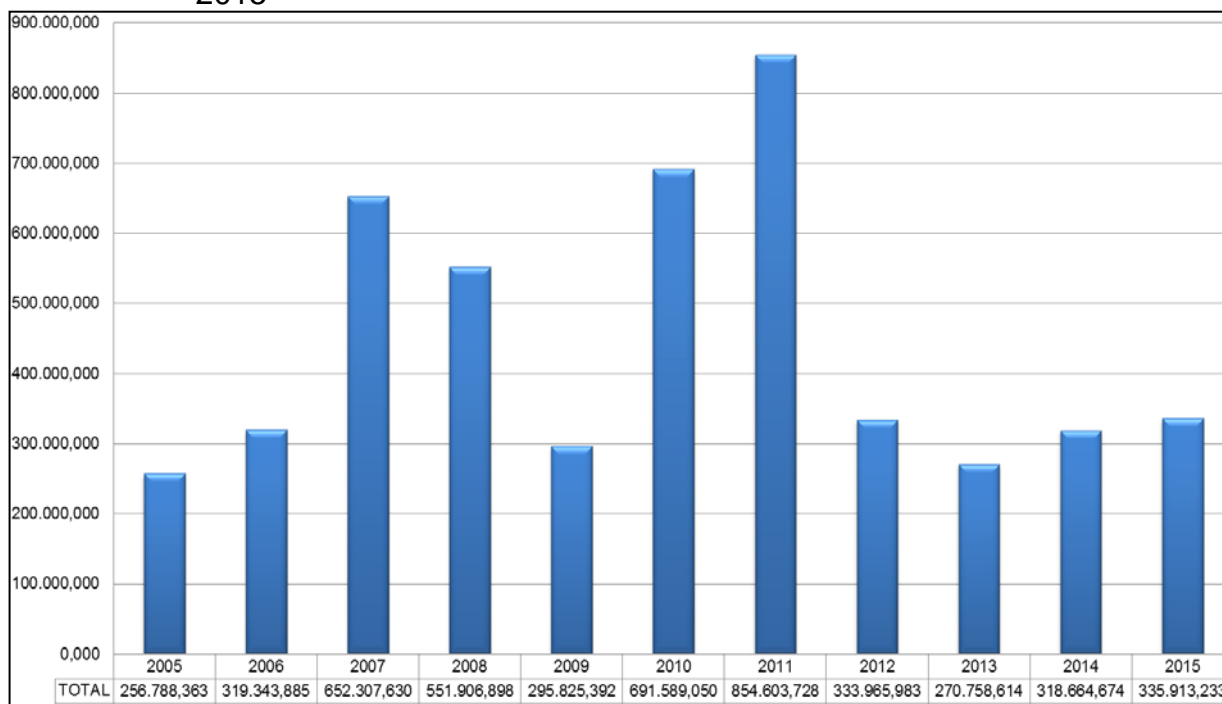
No ano de 2013, então, começou a ser aplicada a nova alíquota do ICMS do FUNDAP, e conforme observado na Tabela 02, a movimentação permaneceu em declínio, havendo uma redução de 18,93% em relação ao ano anterior, movimentando 270.758,614 toneladas, sendo realizada a menor movimentação anual registrada no período.

A partir de 2014 a empresa começou a obter uma recuperação, realizando a movimentação total de 318.913, 233 toneladas de cargas, o que representa 17,69% a mais que o total movimentado no ano de 2013.

Em 2015 a movimentação realizada avança aumentando, entretanto, obteve um aumento menor que o obtido em 2014, alcançando o percentual de apenas 5,41%, o que significa o total de 335.913,233 toneladas movimentadas.

Abaixo pode ser observada a evolução da movimentação anual no período de 2005 a 2015, onde é possível visualizar o auge da movimentação em 2011, ano que movimentou a maior quantidade de toneladas de mercadorias e a brusca queda ocorrida em 2012 e 2013, ano que movimentou o menor volume de cargas (Gráfico 06).

Gráfico 06 – Evolução da movimentação anual (em toneladas) no período 2005 – 2015



Fonte: Elaboração própria, baseado em documento interno do Terminal Portuário Alfa

#### 4.1.2 Movimentação total de cargas por tipo de navegação (2005 a 2015)

Esta etapa do trabalho objetivou analisar a movimentação anual de cargas por tipo de navegação (longo curso e cabotagem), com a finalidade de analisar qual o tipo de navegação movimentou mais e menos volume de cargas em toneladas no Terminal Portuário Alfa, qual a participação da movimentação realizada por tipo de navegação

na movimentação total anual, bem como qual a participação por tipo de navegação na movimentação do período. Para isso criou-se a Tabela 03 e a Tabela 04 e o Gráfico 07.

Tabela 03 – Variação da movimentação anual de navegação de longo curso no período 2005 – 2015

ANO	MOVIMENTAÇÃO ANUAL (TON)	LONGO CURSO (TON)	VARIAÇÃO (%)	% SOBRE TOTAL ANUAL
2005	256.788,363	237.766,842		92,59%
2006	319.343,885	306.075,754	28,73%	95,85%
2007	652.307,630	645.310,520	110,83%	98,93%
2008	551.906,898	549.753,678	-14,81%	99,61%
2009	295.825,392	295.505,052	-46,25%	99,89%
2010	691.589,050	691.234,680	133,92%	99,95%
2011	854.603,728	831.488,438	20,29%	97,30%
2012	333.965,983	302.977,436	-63,56%	90,72%
2013	270.758,614	224.311,491	-25,96%	82,85%
2014	318.664,674	268.952,277	19,90%	84,40%
2015	335.913,233	319.469,993	18,78%	95,10%
TOTAL	4.881.667,450	4.672.846,162		95,72%

Fonte: Elaboração própria, baseado em documento interno do Terminal Portuário Alfa

Conforme pode ser observado na Tabela 03, o ano que registrou a maior movimentação de cargas no período, em especial, na navegação de longo curso foi o ano de 2010, que movimentou 99,95% total movimentado no ano.

O ano de 2012 demonstrou um declínio de 63,56% na movimentação realizada por navegação de longo curso, se comparado ao ano de 2011.

O ano de 2013 também apresentou um declínio, de 25,96%, na movimentação realizada se comparado ao ano anterior, movimentando 224.311,491 toneladas de cargas, o que representa a menor movimentação para o tipo de navegação no período.

Pode-se relacionar essa queda na movimentação de navegação de longo curso ao fim dos incentivos promovidos pelo FUNDAP que causaram a diminuição das importações e exportações realizadas pelos portos do Estado nesse período.

Conforme apresentado no referencial teórico desse trabalho, as importações tiveram uma queda de 23% já no primeiro trimestre de 2013, o primeiro ano de vigência das novas regras do FUNDAP, alcançando US\$ 1,73 bilhões, contra os US\$ 2,26 bilhões registrados no mesmo período de 2012, houve uma queda de 17% também nas

exportações somando US\$ 2,5 bilhões contra US\$ 3,1 bilhões no mesmo período do ano anterior (FOLHA VITÓRIA, 2013b).

Somente no ano de 2014 é que houve uma recuperação na movimentação, havendo um aumento de 19,90%, seguido de 18,78% em 2015.

Tabela 04 – Variação da movimentação anual de navegação de cabotagem no período 2005 – 2015

ANO	MOVIMENTAÇÃO ANUAL (TON)	CABOTAGEM (TON)	VARIAÇÃO (%)	% SOBRE TOTAL ANUAL
2005	256.788,363	19.021,521		7,41%
2006	319.343,885	13.268,131	-30,25%	4,15%
2007	652.307,630	6.997,110	-47,26%	1,07%
2008	551.906,898	2.153,220	-69,23%	0,39%
2009	295.825,392	320,340	-85,12%	0,11%
2010	691.589,050	354,371	10,62%	0,05%
2011	854.603,728	23.115,290	6422,91%	2,70%
2012	333.965,983	30.988,547	34,06%	9,28%
2013	270.758,614	46.447,123	49,88%	17,15%
2014	318.664,674	49.712,397	7,03%	15,60%
2015	335.913,233	16.443,240	-66,92%	4,90%
TOTAL	4.881.667,450	208.821,290		4,28%

Fonte: Elaboração própria, baseado em documento interno do Terminal Portuário Alfa

Em contraste com esse declínio registrado na movimentação realizada em atracções de navegação de longo curso, a partir do ano de 2011 houve aumento significativo na movimentação realizada por atracções de navegação de cabotagem, conforme pode ser observado na Tabela 04.

A movimentação de cargas realizada para navegação de cabotagem teve um aumento de 49,88% em 2013, ano que apresentou o maior índice de participação da movimentação anual no período, isto é, o ano de 2013 foi o ano que mais movimentou cargas de navegação de cabotagem, onde foram movimentadas 46.447,123 toneladas de cargas, o que representa 17,15% do total anual.

Pode-se observar que a prestação de serviços de apoio logístico *offshore* no ano de 2013 teve um papel muito importante, uma vez que esse foi o ano que mais sofreu com os impactos do fim dos incentivos do FUNDAP no Estado, e o *offshore* fez com que o Terminal sofresse menos com esses impactos.

Já o ano de 2014 obteve um aumento menor na movimentação de cabotagem, registrando apenas o aumento de 7,03%, se comparado ao ano anterior. E 2015



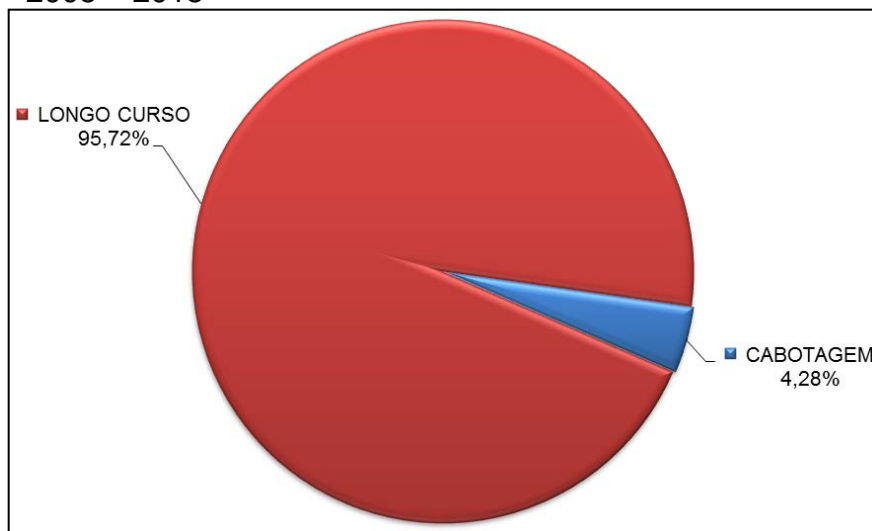
seguiu em declínio obtendo uma variação de 66,92% a menos que o ano anterior. Esse declínio notado na movimentação de 2014 e 2015 é explicado por conta de uma mudança contratual que foi realizada pela empresa beta, que é a contratante dos serviços de apoio logístico *offshore* prestados pelo Terminal.

A empresa beta reduziu o número de atracções realizadas mensalmente no Terminal devido à diminuição da demanda da plataforma, e conseqüentemente, na demanda dos serviços de apoio logístico *offshore* demandados por essa empresa, o que refletiu na quantidade de cargas movimentadas e no total de atracções realizadas para embarcações de cabotagem no Terminal no ano de 2014 e 2015.

Conforme pode ser analisado nas Tabelas 3 e 4 e visualizada no Gráfico abaixo (Gráfico 07), a navegação de longo curso teve maior participação no total movimentado no período de 2005 a 2015, movimentando 95,72% do total de cargas movimentadas, ou seja, 4.672.846,162 toneladas de cargas.

Já a navegação de cabotagem apresentou um percentual menor de 4,28%, ou seja, no período foi responsável pela movimentação do total de 208.821,290 toneladas de cargas.

Gráfico 07 – Participação na movimentação anual por tipo de navegação no período 2005 – 2015



Fonte: Elaboração própria, baseado em documento interno do Terminal Portuário Alfa

#### 4.1.3 Atracções realizadas por tipo de navegação (2005 a 2015)

Esta etapa tem a finalidade de analisar a quantidade de atracções realizadas no porto Alfa por tipo de navegação, objetivando verificar no total de atracções

realizadas no Terminal Portuário Alfa qual tipo de navegação realiza mais e menos atracções, também analisar qual a participação das atracções realizadas por tipo de navegação no total de atracções realizadas no ano, bem como qual a participação por tipo de navegação nas atracções realizadas no período. Para isso criou-se a Tabelas 05 e 06, e os Gráficos 08 e 09.

Tabela 05 – Variação da atracção anual de navegação de longo curso no período 2005 – 2015

ANO	TOTAL ANUAL	ATRACÇÕES DE LONGO CURSO	VARIAÇÃO (%)	% SOBRE TOTAL ANUAL
2005	143	76		53,15%
2006	190	108	42,11%	56,84%
2007	134	116	7,41%	86,57%
2008	104	93	-19,83%	89,42%
2009	96	86	-7,53%	89,58%
2010	121	114	32,56%	94,21%
2011	349	151	32,46%	43,27%
2012	373	68	-54,97%	18,23%
2013	510	26	-61,76%	5,10%
2014	371	35	34,62%	9,43%
2015	218	64	82,86%	29,36%
TOTAL	2609	937		35,91%

Fonte: Elaboração própria, baseado em documento interno do Terminal Portuário Alfa.

Conforme dados demonstrados na Tabela 5, em 2010 a participação da quantidade de atracções realizadas para navegação de longo curso no Terminal era de 94,21% do total anual, ou seja, a maioria das atracções realizadas eram de longo curso. Em 2010 foram realizadas 121 atracções no Terminal, desse total 114 eram de navegação de longo curso, as outras 7 eram de atracções de navegação de cabotagem.

No ano de 2011 foi registrada a maior quantidade de atracções realizadas para embarcações de longo curso do período, neste ano foram atracadas 151 embarcações de navegação de longo curso.

Já no ano de 2013, as atracções desse tipo de navegação representaram somente 5,10% do total de atracções realizadas no ano, dessa forma, essa foi a menor participação de atracções de longo curso registradas no período.

Em 2013 também foi registrada uma variação de 61,76% a menos relativos ao número de atracções realizadas no ano anterior, ou seja, das 510 atracções realizadas no ano somente 26 eram de navegação de longo curso.

Tabela 06 – Variação da atracação anual de navegação de cabotagem no período 2005 – 2015

ANO	TOTAL ANUAL	ATRACAÇÕES DE CABOTAGEM	VARIAÇÃO (%)	% SOBRE TOTAL ANUAL
2005	143	67		46,85%
2006	190	82	22,39%	43,16%
2007	134	18	-78,05%	13,43%
2008	104	11	-38,89%	10,58%
2009	96	10	-9,09%	10,42%
2010	121	7	-30,00%	5,79%
2011	349	198	2728,57%	56,73%
2012	373	305	54,04%	81,77%
2013	510	484	58,69%	94,90%
2014	371	336	-30,58%	90,57%
2015	218	154	-54,17%	70,64%
TOTAL	2609	1672		64,09%

Fonte: Elaboração própria, baseado em documento interno do Terminal Portuário Alfa

Através da análise e correlação entre as Tabelas 05 e 06 pode-se verificar que o número de atracções realizadas no Terminal Portuário Alfa de embarcações de navegação de longo curso teve uma redução de 54,97% em 2012 se comparado ao ano de 2011, em contrapartida ainda em 2012 houve um aumento de 54,04% nas atracções de cabotagem realizadas no terminal.

Em 2013 foram realizadas 510 atracções, sendo o ano que mais realizou atracções no período. Foram realizadas 26 atracções de longo curso, isso representa 61,76% a menos das atracções realizadas em 2012. Já as atracções de cabotagem obtiveram um aumento de 58,69%, realizando um total de 484 atracções no ano, o que representa 94,90% do total de atracções realizadas no ano, realizando também a maior quantidade de atracções de cabotagem do período. Demonstrando, dessa forma, o predomínio das atracções de cabotagem no ano, isso se deve à prestação de serviços de apoio logístico *offshore*.

Sendo assim, observa-se que o ano de 2013 foi marcado pelo declínio da movimentação e atracção de embarcações de longo curso, entretanto, o Terminal não foi mais amplamente impactado por essa queda na operação devido a movimentação e atracção de embarcações de cabotagem, promovidas pelo aquecimento do mercado *offshore* aumentando a demanda por serviços de apoio logístico e a prestação desses serviços pelo Terminal Portuário Alfa.

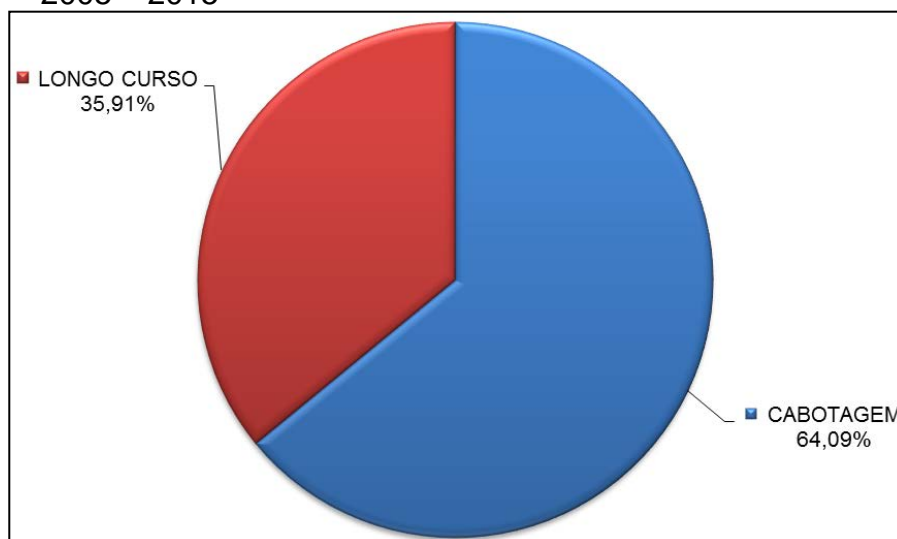
Apesar do ano de 2013 ter sido o ano em que se realizou o maior número de atracções do período, esse ano foi o que menos movimentou cargas, conforme mencionado na seção anterior.

Observa-se que a partir do ano de 2011 a participação das atracções de longo curso começou a ter menor representatividade sobre o total anual de atracções realizadas no terminal. Em 2010 representava 94,21% do total de atracções realizadas, passou para 43,27% em 2011, 18,23% em 2012 e 5,10% em 2013, apenas em 2014 que houve um pequeno aumento passando a representar 9,43% das atracções do terminal.

Em contrapartida, a partir de 2011 começou a haver aumento no número de atracções de cabotagem realizadas, em 2013 houve o auge das atracções de cabotagem, chegando a representar 94,90% das atracções realizadas no terminal no ano.

Abaixo segue o Gráfico 08, que apresenta os percentuais referentes a participação das atracções realizadas para cada tipo de navegação (cabotagem e longo curso) no total de atracções realizadas no período no Terminal Portuário Alfa.

Gráfico 08 – Participação nas atracções anuais por tipo de navegação no período 2005 – 2015

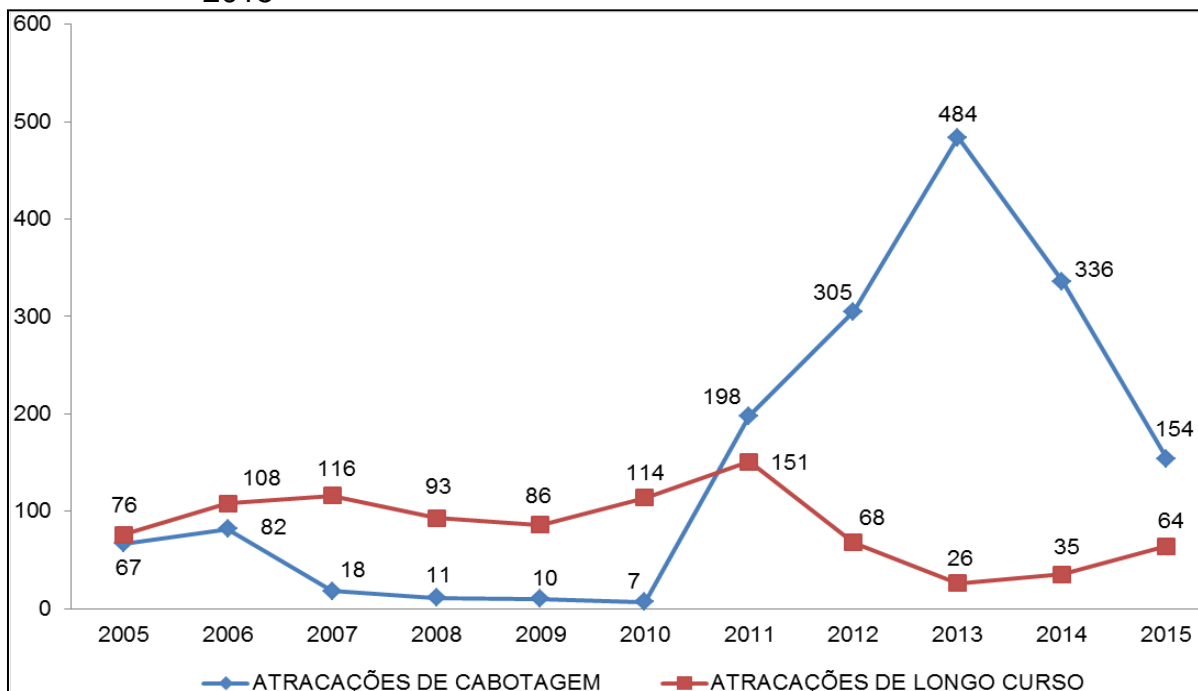


Fonte: Elaboração própria, baseado em documento interno do Terminal Portuário Alfa

De acordo com a análise do Gráfico 08, é possível verificar que as atracções de cabotagem representam um percentual de 64,09% do total de atracções realizadas no terminal no período de 2005 a 2015, e as atracções de longo curso 35,91%, ou seja, das 2609 atracções realizadas no período, 1672 foram de cabotagem e 937

de longo curso. Dessa maneira, verifica-se a importância das atracções de cabotagem para o Terminal, uma vez que representam a maioria das atracções realizadas no período. Isto é, se o Terminal não ofertasse serviços de apoio logístico *offshore* seriam realizadas 1672 atracções a menos no Terminal no período, o que seria um impacto muito grande.

Gráfico 09 – Evolução das atracções por tipo de navegação no período 2005 – 2015



Fonte: Fonte: Elaboração própria, baseado em documento interno do Terminal Portuário Alfa.

De acordo com o Gráfico 09, percebe-se que a medida em que as atracções de navegação de cabotagem apresentaram um considerável crescimento no período de 2011 a 2013, as atracções de longo curso apresentaram um declínio, voltando a obter um aumento somente no ano de 2014, ano em que as atracções de cabotagem começaram a apresentar uma queda. Esta queda registrada para o ano de 2014 e 2015 nas atracções de cabotagem foi devida a uma mudança contratual realizada pela empresa beta, que contrata os serviços de apoio logístico *offshore* no Terminal, havendo dessa forma uma redução na demanda gerada pela plataforma e por essa empresa, o que impactou na quantidade de atracções e também na movimentação realizada para esse tipo de navegação.

Nota-se que no período que compreende 2011 a 2015, do total de atracções realizadas no Terminal, as atracções de cabotagem tiveram maior destaque que as atracções de longo curso.

Das 1099 atracções realizadas no período de 2013 a 2015, 974 foram de cabotagem e apenas 125 foram de longo curso, ou seja, 87,17% a menos, demonstrando assim a importância da prestação de serviços logísticos de apoio *offshore* para o Terminal. Neste período foram movimentadas 812.733,761 toneladas de cargas por navegação de longo curso e 112.602,760 toneladas de cargas por navegação de cabotagem no Terminal. Embora a navegação de cabotagem movimente 86,15% a menos que a de longo curso, o Terminal movimentaria 13,85% a menos no período o que é um número relevante.



## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve por objetivo verificar se a prestação de serviço de apoio logístico *offshore* pode contribuir para minimizar os impactos sofridos pelo Terminal causados pelo fim dos incentivos promovidos pelo FUNDAP no Estado. Para isso foram analisadas, no período de 2005 a 2015, a movimentação anual e as atracções realizadas no Terminal Portuário arrendado Alfa, que está localizado em Vila Velha, no Espírito Santo.

Para tanto, foram realizadas pesquisas bibliográficas acerca do tema, com o objetivo de fundamentar o trabalho. A partir das pesquisas foi possível verificar a importância do FUNDAP para o Estado e quais os impactos da publicação da Resolução número 13 do Senado Federal para as atividades ligadas ao comércio exterior no Estado.

De acordo com as análises realizadas a partir dos dados obtidos com a pesquisa documental, verifica-se que o ano de 2012 apresentou a maior queda na movimentação anual do período, o que representou 60,92% a menos que o total movimentado em 2011, que foi o ano em que houve a maior movimentação de cargas no período.

O ano de 2013 apresentou também um considerável declínio na movimentação, havendo a movimentação de 270.758,614 toneladas de cargas, o que representa 18,93% a menos que o ano anterior. Se comparado ao ano de 2011, houve uma queda de 68,32% na movimentação anual de 2013.

A queda na movimentação no ano de 2012 e 2013 pode ser explicada pela publicação em 26 de abril de 2012 da resolução número 13, que foi responsável pela unificação da alíquota do ICMS de todos os estados brasileiros para 4%, o que marcou o fim dos incentivos promovidos pelo Fundap no Estado.

Apesar de a resolução ter começado a vigorar apenas em 01 de janeiro de 2013, o Estado já sofreu em 2012 com os impactos dessa publicação, que acabou ocasionando o fechamento e o êxodo de algumas das empresas chamadas “fundapianas” que viam benefícios em se instalar e operar suas transações de comércio exterior no Estado, o que promoveu a diminuição das importações e exportações realizadas pelo Estado.



Em 2013 foram realizadas 510 atracções, sendo este o ano que mais realizou atracções. Desse total, foram realizadas 26 atracções de longo curso, isso representa 61,76% a menos das realizadas em 2012. Já as atracções de cabotagem obtiveram um aumento de 58,69%, se comparado ao ano anterior, realizando um total de 484 atracções no ano, o que representa 94,90% das atracções realizadas em 2013.

Em contraste com essa diminuição na movimentação e quantidades de atracções realizadas por embarcações de longo curso no Terminal Portuário Alfa, houve um aumento significativo das atracções de cabotagem devido ao crescimento da exploração de petróleo no Estado e conseqüentemente, da demanda por serviços de apoio logístico *offshore*.

Em relação à movimentação realizada por tipo de navegação pode-se observar que as atracções de longo curso movimentaram um volume maior de cargas em 2013, onde foram movimentadas 224.311,491 toneladas de cargas, o que representa 82,85% do total anual, já as atracções de cabotagem movimentaram o total de 46.447,123 toneladas de cargas o que representa 17,15% do total anual.

Embora as atracções de longo curso movimentem um maior volume de cargas se comparado à navegação de cabotagem, a prestação de serviços de apoio logístico *offshore* tem grande importância para o Terminal Portuário Arrendado Alfa, uma vez que houve uma queda na quantidade de atracções e conseqüentemente da movimentação, e a prestação dos serviços de apoio logístico *offshore* além de auxiliar em aumentar a movimentação anual de cargas contribui no aumento do número de atracções no Terminal.

Das 1099 atracções realizadas no período de 2013 a 2015, 974 foram de cabotagem e apenas 125 foram de longo curso, ou seja, 87,17% a menos. Neste período foram movimentadas 112.602,760 toneladas de cargas por atracções de navegação de cabotagem no Terminal.

Sendo assim, observa-se que nos anos 2013, 2014 e 2015 foram marcados pelo declínio da movimentação e atracção de embarcações de longo curso, entretanto, o Terminal não foi mais amplamente impactado por essa queda na operação devido à movimentação e as atracções de embarcações de cabotagem, que são devidas

ao aquecimento do mercado *offshore*, onde houve um aumento significativo da demanda por serviços de apoio logístico ofertados pelo Terminal.

A prestação desses serviços pelo Terminal Portuário Alfa representou, portanto, a minimização dos impactos causados pelo fim do FUNDAP, uma vez que sem a prestação dos serviços de apoio logístico *offshore* seriam realizadas 974 atracções a menos no Terminal no período de 2013 a 2015, e seriam movimentadas 112.602,760 toneladas de cargas a menos nesse período.

A prestação dos serviços de apoio logístico *offshore* auxiliou, portanto, no sentido de fazer com que o Terminal sofresse menos com a diminuição das atracções navegação de longo curso e da movimentação realizada por esse tipo de navegação, demonstrando dessa forma a importância do *offshore* para o Terminal.

A pesquisa realizada se limitou a análise do caso do Terminal Portuário Alfa, desse modo, não se permite que sejam realizadas generalizações.

Para a realização de trabalhos futuros sugere-se analisar a influência da prestação de serviços de apoio logístico *offshore* para minimizar os impactos ocasionados pelo fim do FUNDAP para os Terminais Portuários públicos.



## REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Estatísticas: movimentação portuária. Brasília: ANTAQ, 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/anuario/>>. Acesso em: 17 abr. 2016.
- AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Perguntas frequentes:** O que é porto organizado. Brasília: ANTAQ, 2010. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/PerguntasFrequentes.asp>>. Acesso em: 05 abr. 2016.
- AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Portos:** principais portos do Brasil. Brasília: ANTAQ, 2010. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Portos/2012/Vitoria.pdf>>. Acesso em: 09 abr. 2016.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Setor portuário nacional. Brasília: ANTAQ, 2015. Disponível em: <<http://www19.senado.gov.br/sdleg-getter/public/getDocument?docverid=d2bba100-f024-4b36-abef-63b224eec5ad;1.0>>. Acesso em: 16 abr. 2016.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Cargas: multimodal. Brasília: ANTT, 2013. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4963/Multimodal.html>>. Acesso em: 15 abr. 2016.
- AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS. **Anuário estatístico brasileiro do petróleo, gás natural e biocombustíveis.** Rio de Janeiro: ANP, 2015. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/?dw=78135>>. Acesso em: 05 mai. 2016.
- AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS. **Bacia do Espírito Santo.** Rio de Janeiro: ANP, 2003. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/brasil-rounds/round5/round5/espiritosanto.asp>>. Acesso em: 26 abr. 2016.
- AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS. **Produção nacional de petróleo por Unidade da Federação e localização (terra e mar) - 2000-2016.** Rio de Janeiro: ANP, 2016. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/?dw=1041>>. Acesso em: 05 mai. 2016.
- ALMEIDA, Celio Mauro Placer Rodrigues de; SCHLÜTER, Mauro Roberto. **Estratégia logística.** Curitiba: IESDE, 2012.
- ANDRADE, Maria Margarida. **Introdução à metodologia do trabalho científico.** 10 ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- ARNOLD, J. R. Tony. **Administração de materiais:** uma introdução. Trad. Celso Rimoli, Lenita R. Esteves. 1 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/ Logística empresarial**. Trad. Raul Rubenich. 5 ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial: transporte, administração de materiais e distribuição física**. Trad. Hugo T. Y. Yoshizaki. 1 ed. São Paulo: Atlas, 2015.

BANCO DE DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO. Manual Operacional FUNDAP. Vitória: BANDES/GECRE, 2014. Disponível em: <<https://www.bandes.com.br/site/Dinamico/Download?id=71>>. Acesso em: 23 mar. 2016.

BARAT, Josef. **Logística Transporte e Desenvolvimento Econômico**. 1 ed. São Paulo: Cla, 2007.

BOWERSOX, Donald J. et al. **Gestão logística da cadeia de suprimentos**. Trad. Luiz Claudio de Queiroz Faria; Revisão técnica: Alexandre Pignanelli. 4 ed. Porto Alegre: AMGH, 2014.

BOWERSOX, Donald J; CLOSS, David J. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimentos**. Trad. Equipe do Centro de estudos em Logística, Adalberto Ferreira das Neves; Revisão técnica: Paulo Fernando Fleury, Cesar Lavallo. 1 ed. São Paulo: Atlas, 2001.

BRASIL. **Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Diário Oficial da União, de 5 de junho de 2013. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)>. Acesso em: 05 abr. 2016.

BRASIL. **Lei Nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997**. Dispõe sobre a ordenação de transporte aquaviário e da outras providências. Diário Oficial da União, de 9 de janeiro de 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9432.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9432.htm)>. Acesso em: 15 mar. 2016.

BRASIL. **Lei Nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998**. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências. Diário Oficial da União, de 20 de fevereiro de 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9611.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9611.htm)>. Acesso em: 16 abr. 2016.

BRASIL. **Resolução Nº 13, de 25 de abril de 2012**. Estabelece alíquotas do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), nas operações interestaduais com bens e mercadorias importados do exterior. Diário Oficial da União, de 26 de abril de 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Congresso/RSF-13-2012.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Congresso/RSF-13-2012.htm)>. Acesso em: 24 abr. 2016.

CERVO, Amado L; BERVIAN, Pedro A. **Metodologia científica**. 5 ed. São Paulo: Prentice Hall, 2002.

CHIAVENATO, Idalberto. **Administração de materiais**: uma abordagem introdutória. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO. **O porto**: Complexo Portuário. Vitória: CODESA/CODPRO, [20--?c]. Disponível em: <<http://www.portodevitoria.com.br/site/OPorto/ComplexoPortu%C3%A1rio/tabid/77/language/pt-BR/Default.aspx>>. Acesso em: 22 mar. 2016.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO. **Porto de Vitória confirma retomada de dragagem**. Vitória: CODESA/ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO, 2016. Disponível em: < <http://www.codesa.gov.br/site/?p=noticias&noticia=27>>. Acesso em: 16 mai. 2016.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO. **Porto de Vitória**: Gestão de resultados 2012-2014. Vitória: CODESA/ASSECS/COMARK, [20--?b]. Disponível em:<[http://codesa.gov.br/scriptcase/file/doc/codesa\\_arquivos/balanco\\_gestao\\_COD ESA\\_12\\_14.compressed.pdf](http://codesa.gov.br/scriptcase/file/doc/codesa_arquivos/balanco_gestao_COD ESA_12_14.compressed.pdf)> Acesso em: 19 abr. 2016.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO. **Porto e cidade**: Complexo Portuário. Vitória: CODESA, [20--?d]. Disponível em: <<http://www.codesa.gov.br/site/?p=complexo-portuario>>. Acesso em: 19 abr. 2016.  
COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO. **Porto e cidade**: História. Vitória: CODESA, [20--?a]. Disponível em: < <http://www.codesa.gov.br/site/?p=historia>>. Acesso em: 19 abr. 2016.

COSTA, Armando João Dalla; SANTOS, Elson Rodrigo de Souza. Exploração das reservas petrolíferas do pré-sal, papel da Petrobras e os novos marcos regulatórios. **Economia & Tecnologia**, Paraná, v. 19, p. 129-142, 2009. Disponível em: < <http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs/index.php/ret/article/view/27112/18051>>. Acesso em: 28 mar. 2016.

CTA MEIO AMBIENTE. **Relatório de impacto ambiental**: Base de apoio logístico offshore. Espírito Santo: CTA MEIO AMBIENTE, 2012. Disponível em: <[http://www.meioambiente.es.gov.br/download/RIMA\\_CPORT\\_LOGISTICA\\_OFFSH ORE\\_56222432.pdf](http://www.meioambiente.es.gov.br/download/RIMA_CPORT_LOGISTICA_OFFSH ORE_56222432.pdf)>. Acesso em: 05 mai. 2016.

DIAS, Marco Aurélio P. **Logística, transporte e infraestrutura**: armazenagem, operador logístico, gestão via TI, multimodal. São Paulo: Atlas, 2012.  
DORNIER, Philippe Pierre et al. **Logística e operações globais**: texto e casos. 1 ed. São Paulo: Atlas, 2013.

ENFRAQUECIMENTO do Fundap abriu buraco nas finanças do ES com perda de R\$ 628 milhões. **A gazeta**, Vitória, 30 jun. 2014. Disponível em: < [http://www.gazetaonline.com.br/\\_conteudo/2014/06/noticias/dinheiro/1491085-enfraquecimento-do-fundap-abriu-buraco-nas-financas-do-es-com-perda-de-r-628-milhoes.html](http://www.gazetaonline.com.br/_conteudo/2014/06/noticias/dinheiro/1491085-enfraquecimento-do-fundap-abriu-buraco-nas-financas-do-es-com-perda-de-r-628-milhoes.html)>. Acesso em: 29 abr. 2016.

ESPÍRITO SANTO. **Lei Nº 2.508, de 22 de maio de 1970**. Dispõe sobre o FUNDAP. Diário Oficial do Estado, de 22 de maio de 1970. Disponível em: <<http://www.sefaz.es.gov.br/legislacao/fundap.asp>>. Acesso em: 28 abr. 2016.

ESPÍRITO SANTO. **Lei Nº 4.972 de 18 de novembro de 1994**. Dispõe sobre o FUNDAP. Diário Oficial do Estado, de 18 de novembro de 1994. Disponível em: <<http://www.sefaz.es.gov.br/legislacao/fundap.asp>>. Acesso em: 28 abr. 2016.

FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira; BARBOSA, Fabiana de Oliveira. Nova lei dos portos: desafios jurídicos e perspectivas de investimentos. **Revista Direito GV**, São Paulo, v.11, p. 089-116, jan./jun. 2015. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/revdireitogv/article/view/56794/55333>>. Acesso em: 26 mar. 2016.

FILHO, Edelvino Razzolini. **Logística**: evolução na administração, desempenho e flexibilidade. Curitiba: Juruá, 2009.

FILHO, João Severo. **Administração de logística integrada**: materiais, pcp e marketing. 2 ed. Rio de Janeiro: E-pappers, 2006.

FONSECA, Rafael Oliveira. A navegação de cabotagem de carga no Brasil. **Mercator**, Fortaleza, v.14, n.1, p. 21-46, jan./abr. 2015. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/mercator/v14n1/1984-2201-mercator-14-01-0021.pdf>>. Acesso em: 05 abr. 2016.

GIL, Antônio C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GODOY, Arilda Schmidt. **Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades**: Uma revisão histórica dos principais autores e obras que refletem esta metodologia de pesquisa em Ciências Sociais. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v.35, n.2, p. 57-63, mar./abr. 1995. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rae/v35n2/a08v35n2.pdf>>. Acesso em: 03 abr. 2016.

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Espírito santo**: Geografia. Vitória: GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2010b. Disponível em: <<http://www.es.gov.br/EspiritoSanto/Paginas/geografia.aspx>>. Acesso em: 31 mar. 2016.

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Espírito santo**: Petróleo e gás natural. Vitória: GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2010a. Disponível em: <[http://www.es.gov.br/EspiritoSanto/paginas/petroleo\\_gas.aspx](http://www.es.gov.br/EspiritoSanto/paginas/petroleo_gas.aspx)>. Acesso em: 04 mai. 2016.

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Espírito santo**: Portos. Vitória: GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2010c. Disponível em: <<http://www.es.gov.br/EspiritoSanto/paginas/portos.aspx>>. Acesso em: 31 mar. 2016.

ICMS Fundap registra queda de 57% no ano. **Folha Vitória**, Vitória, 19 out. 2013b. Disponível em: <<http://www.folhavoria.com.br/economia/noticia/2013/10/icms-fundap-registra-queda-de-57-no-ano.html>>. Acesso em: 28 abr. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE PLANEJAMENTO TRIBUTÁRIO. **Guerra dos portos e Resolução 13 Do Senado – esclarecimentos úteis em relação à unificação do ICMS de importados**. Curitiba: IBPT, 2013. Disponível em: <<http://www.ibpt.com.br/img/uploads/novelty/estudo/475/lcmsunificadoFabioINTEGRAL.pdf>>. Acesso em: 05 mai. 2016.

KEED, Samir. **Logística de transporte Internacional: veículo prático de competitividade**. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

KEED, Samir. **Logística de transporte Internacional: veículo prático de competitividade**. 5 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

KON, Anita V; BORELLI, Elizabeth. **Aportes ao desenvolvimento da economia brasileira**. São Paulo: Blucher, 2015.

LUDOVICO, Nelson. **Logística internacional: um enfoque em comércio exterior**. São Paulo: Saraiva, 2007.

LUSTOSA, Leonardo. et al. **Planejamento e controle da produção**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008.

MARCONI, Marina A.; LAKATOS, Eva M. **Fundamentos de metodologia científica**. 7 ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARCONI, Marina A.; LAKATOS, Eva M. **Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos**. 7 ed. São Paulo: Atlas, 2013.

MARCONI, Marina A.; LAKATOS, Eva M. **Metodologia do trabalho científico: ciência e conhecimento científico, métodos científicos, teoria, hipóteses e variáveis, metodologia jurídica**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados**. 7 ed. São Paulo: Atlas, 2015.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Transporte aquaviário**. Brasília: Ministério dos transportes, 2015. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario-relevancia.html>>. Acesso em: 17 abr. 2016.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Transporte aquaviário: Portos**. Brasília: Secretaria dos potos, 2015. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario-relevancia.html>>. Acesso em: 07 abr. 2016.

MINISTRO garante que obra de dragagem do Porto de Vitória não sofrerá mais atrasos. **Folha Vitória**, Vitória, 9 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.folhavoria.com.br>>.



com.br/economia/noticia/2015/11/ministro-dos-portos-garante-que-obra-de-dragagem-do-porto-de-vitoria-nao-sofrera-mais-atrasos.html>. Acesso em: 27 abr. 2016.

MOURA, Benjamin do Carmo. **Logística: Conceitos e tendências**. 1 ed. Lisboa: Centro Atlântico, 2006.

NASCIMENTO, Carla. O Fundap e a economia do Espírito Santo. **Indústria capixaba: FINDES**, Vitória, n. 295, p. 12-15, mai./jun. 2011. Disponível em: <<http://www.contacel.com.br/arquivos/IND%20295%20Fundap.pdf>>. Acesso em 28 abr. 2016.

NETO, Carlos Alvares da Silva Campos et al. Gargalos e demandas da infraestrutura portuária e os investimentos do PAC: mapeamento IPEA de obras portuárias. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**, Brasília, p. 7-53, out. 2009. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4979](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=4979)>. Acesso em 23 abr. 2016.

NETO, José Benedito Ortiz; COSTA, Armando João Dalla. A Petrobrás e a exploração de Petróleo *Offshore* no Brasil: um approach evolucionário. **RE**, Rio de Janeiro, v.61, n.1, p. 95-109, jan./mar. 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbe/v61n1/a06v61n1.pdf>>. Acesso em: 23 mar. 2016.

NOVAES, Antonio. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição**. 4 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2015.

PÁDUA, Elisabete Matallo Marchesini de. **Metodologia da pesquisa: abordagem teórico-prática**. 10 ed. São Paulo: Papyrus, 2004.

PETROBRAS. **Bacia do Espírito Santo**. Brasília: Petrobrás, 2016c. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/bacias/bacia-do-espírito-santo.htm>>. Acesso em: 26 abr. 2016.

PETROBRAS. **Pré-sal**. Brasília: Petrobrás, 2016b. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/>>. Acesso em: 15 mar. 2016.

PETROBRAS. **Profundo futuro**. Brasília: Petrobrás, 2016a. Disponível em: <<http://www.petrobras.com/pt/magazine/post/profundo-futuro.htm>>. Acesso em: 05 mai. 2016.

RAMPAZZO, Lino. **Metodologia científica: para alunos dos cursos de graduação e pós-graduação**. 3 ed. São Paulo: Loyola, 2005.

REGO, Carlos Eduardo Reis Fortes do. O novo marco regulatório do setor portuário brasileiro: os diferentes instrumentos jurídicos de transferência da atividade portuária à iniciativa privada. **Direito e Democracia**, Canoas, v.15, n.2, p.66-86, jul./dez. 2014. Disponível em: <<http://www.periodicos.ulbra.br/index.php/direito/article/view/1354/1037>>. Acesso em: 22 mar. 2016.

RIBEIRO, Luiz Cláudio M. et al. **Modernidade e modernização no Espírito Santo**. Vitória: Edufes, 2015.

RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés; SIQUEIRA, Maria Da Penha Smarzaró. Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (sec. XX-XXI). **Dimensões**, Vitória, v. 28, p. 385-412, 2012. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufes.br/dimensoes/article/view/4323>>. Acesso em: 29 mar. 2016.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 5ed. São Paulo: Aduaneiras, 2014.

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DO ESPIRITO SANTO. **Infraestrutura**. Vitória: SEDES, [20--?]. Disponível em: <<http://www.sedes.es.gov.br/invista-no-espírito-santo/infraestrutura>>. Acesso em: 18 mai. 2016.

SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Calado operacional do Porto de Santos é elevado**. Brasília: SEP/PR, 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/noticias/calado-operacional-do-porto-de-santos-e-elevado>>. Acesso em: 23 abr. 2016.

SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Setor Portuário Brasileiro: Investimentos e Logística**. Brasília: SEP/PR, 2013. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/apresentacoes/12112013setorportuariobrasileiroinvestimentoelogisticaaudienciapublicacomissaodomeiomabientesenadofederal.ppt>>. Acesso em: 29 mar. 2016.

SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Sistema portuário nacional**. Brasília: SEP/PR, 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 17 abr. 2016.

SENADO. **Royalties**. Brasília: SENADO, [20--?]. Disponível em: <[http://www.senado.gov.br/noticias/agencia/infos/inforoyalties\\_.htm](http://www.senado.gov.br/noticias/agencia/infos/inforoyalties_.htm)>. Acesso em: 12 mai. 2016.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. 23 ed. São Paulo: Cortez, 2007.

SILVA, Wesley Nascimento da. ESTUDO DE CASO: Espírito Santo Pós-Fundap. **Revista Científica Semana Acadêmica**. Fortaleza, n. 56, p.1-14, mai. 2014. Disponível em: <[http://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/etudo\\_de\\_caso.pdf](http://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/etudo_de_caso.pdf)>. Acesso em 23 mai. 2016.

SINDICATO DO COMÉRCIO DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias: O Fundap e seus impactos nas finanças municipais**. Vitória: Sindiex, 2008. Disponível em: <[http://www.sindiex.org.br/site2006/site/arquivo\\_upload/O%20Fundap%20\(Severiano%20Alvarenga%20Imperial%20-%20Presidente%20do%20Sindiex\).pdf](http://www.sindiex.org.br/site2006/site/arquivo_upload/O%20Fundap%20(Severiano%20Alvarenga%20Imperial%20-%20Presidente%20do%20Sindiex).pdf)>. Acesso em: 23 mar. 2016.

SINDICATO DO COMÉRCIO DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Exportações e importações fecham em queda**. Sindiex,

Vitória, 28 jan. 2016a. Disponível em: <[http://www.sindiex.org.br/index.php?id=/noticias/materia.php&cd\\_matia=2972](http://www.sindiex.org.br/index.php?id=/noticias/materia.php&cd_matia=2972)>. Acesso em: 04 mai. 2016.

SINDICATO DO COMÉRCIO DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Importações capixabas têm o pior resultado dos últimos 10 anos**. Sindiex, Vitória, 30 mar. 2016b. Disponível em: <[http://www.sindiex.org.br/index.php?id=/noticias/materia.php&cd\\_matia=3156](http://www.sindiex.org.br/index.php?id=/noticias/materia.php&cd_matia=3156)>. Acesso em: 28 abr. 2016.

TER dinheiro, o desafio dos novos prefeitos. **A Gazeta**, Vitória, 06 out. 2012. Disponível em: <[http://gazetaonline.globo.com/\\_conteudo/2012/10/noticias/politica/1363192-ter-dinheiro-o-desafio-dos-novos-prefeitos.html](http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2012/10/noticias/politica/1363192-ter-dinheiro-o-desafio-dos-novos-prefeitos.html)>. Acesso em: 27 abr. 2016.

TERMINAL PORTUÁRIO ALFA. **Movimentação anual 2005**. Vila Velha, 2005.

TERMINAL PORTUÁRIO ALFA. **Movimentação anual 2006**. Vila Velha, 2006.

TERMINAL PORTUÁRIO ALFA. **Movimentação anual 2007**. Vila Velha, 2007.

TERMINAL PORTUÁRIO ALFA. **Movimentação anual 2008**. Vila Velha, 2008.

TERMINAL PORTUÁRIO ALFA. **Movimentação anual 2009**. Vila Velha, 2009.

TERMINAL PORTUÁRIO ALFA. **Movimentação anual 2010**. Vila Velha, 2010.

TERMINAL PORTUÁRIO ALFA. **Movimentação anual 2011**. Vila Velha, 2011.

TERMINAL PORTUÁRIO ALFA. **Movimentação anual 2012**. Vila Velha, 2012.

TERMINAL PORTUÁRIO ALFA. **Movimentação anual 2013**. Vila Velha, 2013.

TERMINAL PORTUÁRIO ALFA. **Movimentação anual 2014**. Vila Velha, 2014.

TERMINAL PORTUÁRIO ALFA. **Movimentação anual 2015**. Vila Velha, 2015.

TOVAR, Antonio Carlos de A; FERREIRA, Gian Carlos M. A Infra-Estrutura Portuária Brasileira: O Modelo atual e perspectivas para seu desenvolvimento sustentado. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 25, p. 209-230, jun. 2006. Disponível em: <[http://www.bndespar.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev2508.pdf](http://www.bndespar.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev2508.pdf)>. Acesso em 05 abr. 2016.

TRÊS meses após novas regras do Fundap, importações do ES caem 23%. **Folha Vitória**, Vitória, 24 abr. 2013b. Disponível em: <<http://www.folhavoria.com.br/economia/noticia/2013/04/tres-meses-apos-novas-regras-do-fundap-importacoes-do-es-caem-23.html>>. Acesso em: 27 abr. 2016.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 14 ed. São Paulo: Atlas, 2013.

NAYANNE DOS SANTOS GALDINO

**A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE APOIO LOGÍSTICO OFFSHORE COMO  
ALTERNATIVA PARA MINIMIZAR OS IMPACTOS DA ALTERAÇÃO DO  
FUNDAP: ANÁLISE EM UM TERMINAL PORTUÁRIO ARRENDADO DO  
ESPÍRITO SANTO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Faculdade Católica Salesiana do Espírito Santo,  
como requisito obrigatório para obtenção do título de  
Bacharel em Administração.

Orientador: Prof. Jorge Sant'Anna Filho

VITÓRIA

2016

NAYANNE DOS SANTOS GALDINO

**A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE APOIO LOGÍSTICO OFFSHORE COMO  
ALTERNATIVA PARA MINIMIZAR OS IMPACTOS DA ALTERAÇÃO DO  
FUNDAP: ANÁLISE EM UM TERMINAL PORTUÁRIO ARRENDADO DO  
ESPÍRITO SANTO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade Católica Salesiana do Espírito Santo,  
como requisito obrigatório para obtenção do título de Bacharel em Administração.

Aprovado em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_, por:

\_\_\_\_\_  
Prof. Jorge Sant'Anna Filho - Orientador

\_\_\_\_\_  
Prof.

\_\_\_\_\_  
Prof.

Dedico à minha mãe, meu pai e meu irmão.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a todas as pessoas que de algum modo contribuíram com essa conquista, em especial, aos meus amigos Aldair Benvindo, Elaine Klug e Guthihelen Heringer pela amizade, companheirismo, apoio e incentivo.

Agradeço a todos os professores, em especial ao meu orientador Jorge Sant'Anna Filho, por ter se disponibilizado a me auxiliar na elaboração desse trabalho, por ter me dado suporte e incentivo.

## RESUMO

O presente trabalho teve o objetivo de verificar se a prestação de serviço de apoio logístico *offshore* pode contribuir para minimizar os impactos ocorridos após o fim dos incentivos promovidos pelo FUNDAP no Estado, em especial no Terminal Portuário arrendado Alfa, localizado em Vila Velha, no Espírito Santo, que compõe o Complexo Portuário de Vitória. Os dados foram obtidos a partir da análise de documentos internos organizacionais de movimentação anual, onde foi analisado o período que vai do ano 2005 a 2015, a fim de verificar os valores de cargas movimentadas e atracções realizadas no Terminal com o intuito de verificar se a prestação de serviços de apoio logístico *offshore* contribuiu para minimizar os impactos ocorridos após a publicação da Resolução número 13 de 26 de abril de 2012, que assinalou o fim dos incentivos providos pelo FUNDAP no Espírito Santo. De acordo com as análises desenvolvidas neste trabalho, pode-se verificar que o ano de 2013 apresentou um considerável declínio, havendo movimentando 18,93% a menos que o ano anterior apresentou uma queda de 25,96% na movimentação de longo curso e, em contrapartida, um aumento de 49,88% na movimentação de navegação de cabotagem. Foram realizadas, em 2013, 510 atracções, sendo este o ano que mais realizou atracções. Desse total, foram realizadas 26 atracções de longo curso, isso representa 61,76% a menos das realizadas em 2012. Já as atracções de cabotagem obtiveram um aumento de 58,69%, se comparado ao ano anterior, realizando um total de 484 atracções no ano, o que representa 94,90% das atracções realizadas em 2013. Das 1099 atracções realizadas no período de 2013 a 2015, 974 foram de cabotagem e apenas 125 foram de longo curso, ou seja, 87,17% a menos. Neste período foram movimentadas 812.733,761 toneladas de cargas por navegação de longo curso e 112.602,760 toneladas de cargas por navegação de cabotagem no Terminal. A partir dos resultados encontrados, pode-se dizer que o Terminal Portuário Alfa sofreu menos com os impactos da Resolução número 13/2012 devido à movimentação e as atracções realizadas para a prestação de serviços de apoio logístico *offshore* no Terminal.

**Palavras-chave:** Apoio logístico *offshore*. FUNDAP. Logística. Espírito Santo.



## ABSTRACT

The present project has as an objective to verify if the supportive service delivery of offshore logistics can contribute to minimize the impacts occurred towards the end of incentives promoted by FUNDAP (Port Activity Development Fund) in the State, especially in the leased Seaport Terminal Alfa, located in Vila Velha, Espírito Santo, which composes the Seaport Complex of Vitória. The data was obtained from analyses of internal organizational documents of annual handling, where it was analysed the period that goes from the year of 2005 until 2015, in the intention of verifying the value of loads handled and moorings executed in the seaport terminal with the goal of verifying if the supportive service delivery of offshore logistics contributed to minimize the impacts after the publishment of the Resolution nº 13 from April 26th, 2012, which signaled the end of incentives promoted by FUNDAP in Espírito Santo. According to the analyses developed in this project, it is possible to verify that the year of 2013 presented a considerable decline, taking place a handling of 18,93% less than the year before, which also presented a decline of 25,96% in long course handling, while, cabotage navigation presented an increase of 49,88% in handling. In 2013, there were 510 seaport moorings executed, being this year the one that carried out the most moorings. From this total, 26 long course moorings were executed. This represents 61,76% less than the ones executed in 2012. On the other hand, the cabotage moorings obtained an increase of 58,69%, in comparison with the year before, executing a total of 484 moorings throughout the year, which represents 94,90% of the moorings executed in 2013. Of the 1099 moorings executed during the period of 2013 until 2015, 974 were strictly of cabotage and only 125 were of long course, that is, 87,17% less. Throughout this period 812,733,761 tons of loads were handled by long course navegation and 112,602,760 tons of loads were handled by cabotage navegation in the seaport terminal. From the results found, it is possible to say that the Seaport Terminal Alfa suffered less with the impacts of the resolution nº13/2012 due to the handling in the mooring executed for the supportive service delivery of offshore logistic in the Terminal.

**Keywords:** Offshore logistic support. FUNDAP. Logistic. Espírito Santo

## LISTA DE TABELAS

Tabela 01 - Taxas de crescimento projetada da movimentação portuária (2010-2030) .....	39
Tabela 02 - Variação da movimentação anual 2005 – 2015 .....	63
Tabela 03 - Variação da movimentação anual de navegação de longo curso no período 2005 – 2015 .....	66
Tabela 04 - Variação da movimentação anual de navegação de cabotagem no período 2005 – 2015 .....	67
Tabela 05 - Variação da atracação anual de navegação de longo curso no período 2005 – 2015 .....	69
Tabela 06 - Variação da atracação anual de navegação de cabotagem no período 2005 – 2015 .....	70

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 - Histórico de movimentação de cargas no Brasil de 1990 a 2014 .....	38
Gráfico 02 - Produção anual brasileira de petróleo em barris de 2000 a 2015 .....	53
Gráfico 03 - Evolução na produção de petróleo no Espírito Santo período de 2000 a 2015 .....	56
Gráfico 04 - Evolução na produção de petróleo (em barris) no Espírito Santo em mar e em terra, período de 2000 a 2015 .....	56
Gráfico 05 - Participação da produção em mar e em terra no Espírito Santo (2000 – 2015) .....	57
Gráfico 06 - Evolução da movimentação anual (em toneladas) no período 2005 – 2015 .....	65
Gráfico 07 - Participação na movimentação anual por tipo de navegação no período 2005 – 2015 .....	68
Gráfico 08 - Participação nas atracções anuais por tipo de navegação no período 2005 – 2015 .....	71
Gráfico 09 - Evolução das atracções por tipo de navegação no período 2005 – 2015 .....	72

## **LISTA DE SIGLAS**

ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

BANDES – Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo

CODESA – Companhia Docas do Espírito Santo

FUNDAP – Fundo para o desenvolvimento das atividades portuárias

ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias ao Estado do Espírito Santo

MDIC – Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

OTM – Operador de Transporte Multimodal

SEP/PR – Secretaria de Portos da Presidência da República

SINDIEX – Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do estado do Espírito Santo

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>21</b>
<b>2 REFERENCIAL TEÓRICO.....</b>	<b>25</b>
2.1 LOGÍSTICA .....	25
<b>2.1.1 Transporte multimodal.....</b>	<b>26</b>
<b>2.1.2 Modais de transporte .....</b>	<b>27</b>
2.2 LOGÍSTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL.....	28
<b>2.2.1 Transporte marítimo.....</b>	<b>30</b>
2.2.1.1 Navegação de longo curso.....	31
2.2.1.2 Navegação de cabotagem.....	31
<b>2.2.2 Porto organizado .....</b>	<b>32</b>
2.3 A ESTRUTURA PORTUÁRIA BRASILEIRA .....	33
<b>2.3.1 Gargalos .....</b>	<b>40</b>
2.4 A LOGÍSTICA PORTUÁRIA DO ESPÍRITO SANTO.....	41
<b>2.4.1 Obras e investimentos .....</b>	<b>45</b>
2.5 FUNDO PARA O DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS.....	47
<b>2.5.1 O fim dos incentivos do FUNDAP .....</b>	<b>49</b>
2.6 LOGÍSTICA DE APOIO OFFSHORE .....	52
<b>2.6.1 Bacia petrolífera do Espírito Santo.....</b>	<b>54</b>
2.6.1.1 Royalties petrolíferos.....	58
<b>3 METODOLOGIA .....</b>	<b>59</b>
3.1 TIPO DE PESQUISA.....	59
3.2 OBJETO DE PESQUISA .....	60
3.3 INSTRUMENTOS.....	60
3.4 PROCEDIMENTOS.....	61
3.5 ANÁLISE E TRATAMENTO DE DADOS.....	61
3.6 CUIDADOS ÉTICOS .....	61
<b>4 RESULTADOS E DISCUSSÃO DA PESQUISA .....</b>	<b>63</b>
4.1 ANÁLISE DE DADOS.....	63
<b>4.1.1 Movimentação total de cargas (2005 a 2015) .....</b>	<b>63</b>

<b>4.1.2 Movimentação total de cargas por tipo de navegação (2005 a 2015) .....</b>	<b>65</b>
<b>4.1.3 Atracações realizadas por tipo de navegação (2005 a 2015).....</b>	<b>68</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>75</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>79</b>