

III ENCONTRO DE ECONOMIA CATARINENSE
23, 24 e 25 de abril de 2009 – Blumenau, SC
Artigos Científicos
Área Temática: Desenvolvimento e infraestrutura

**A INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA CATARINENSE E O DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO DA REGIÃO**

Daniel Meira – UNIVILLE

E-mail: dm.consult@hotmail.com

Jani Floriano – UNIVILLE

E-mail: jani.floriano@univille.br

Introdução

Para que se possa avaliar registros relacionados a estudos de índices de crescimento de determinadas regiões, é, preciso, sem dúvida, considerar vários fatores de um sistema produtivo, e, não só, o crescimento generalizado da população ou ainda um aumento da riqueza gerada. A grande questão consiste em estabelecer, como esses elementos estão relacionados e, de que maneira, formam uma base para o progresso e desenvolvimento da economia.

O desenvolvimento de um determinado Estado está diretamente relacionado à aplicação de investimentos, alicerçados por fortes políticas expansionistas, que objetivem, não só resultados a curto prazo, mas também para que a sociedade possa herdar, no longo prazo, um conceito de economia duradoura, equilibrada e sustentável, com menos desigualdade social e com maiores oportunidades para os indivíduos envolvidos.

O desenvolvimento pode ser considerado como um processo de aperfeiçoamento em relação a um conjunto de valores ou então como uma atitude comparativa a respeito a tais valores. Os valores em questão referem-se a condição (situações) desejáveis pela sociedade. Evidentemente não há qualquer acordo universal, quanto a quais haveriam de ser tais condições desejáveis; os indivíduos sem dúvida têm preferências diferentes no que se refere a seu estilo de vida e relações com o resto da sociedade; e por meio de seus manifestos políticos, as nações exprimem diferentes pontos de vista coletivos (majoritários ou minoritários) a respeito da situação desejada da sociedade -pontos de vista que mudam com o tempo (COLMAN; NIXSON, 1981, p.20)

Dessa forma busca-se, através dessa pesquisa, demonstrar que o crescimento econômico, está diretamente associado à expansão do intercâmbio produtivo das nações, tendo como efeito a melhoria de qualidade de vida da sociedade, proporcionando, na maioria

III ENCONTRO DE ECONOMIA CATARINENSE
23, 24 e 25 de abril de 2009 – Blumenau, SC
Artigos Científicos
Área Temática: Desenvolvimento e infraestrutura

das vezes, o desenvolvimento econômico. A proporção das negociações entre as mais diversas nações vem crescendo constantemente, o livre mercado e a integração econômica comercial sempre compuseram todas as plataformas de políticas macroeconômicas voltadas ao desenvolvimento dos países. Outro aspecto, de fundamental importância, trata do nível de competitividade, que é obtido, também, através de investimentos em infra-estrutura tecnológica, oferecendo melhores alternativas para os setores produtivos nos mercados internacionais. Sob esse aspecto, a integração das relações comerciais entre os países, aumentando o grau de envolvimento entre eles, reforça a necessidade da busca pelo melhor desempenho de todos os setores da economia, visando expandir suas atividades, para que resultem no crescimento econômico das regiões.

1. O processo de desenvolvimento das Regiões.

A estrutura econômica da sociedade como um todo é composta por vários elementos, que constituem os denominados sistemas produtivos, organizados para desenvolver atividades, os quais relacionados e integrados entre si, no espaço e no tempo, formam a base do progresso e do desenvolvimento da economia

Quando se refere ao desenvolvimento, procura-se tratar deste processo e das coisas inerentes a ele, não apenas como um simples objeto da história econômica. Sendo assim, o sistema econômico por si só gera mudanças e sua contínua transformação e inovação resulta no desenvolvimento da economia.

Entenderemos como desenvolvimento, portanto, apenas as mudanças da vida econômica que não lhe forem impostas de fora, mas que surjam de dentro, por sua própria iniciativa. Se se concluir que não há mudanças tais mudanças emergindo na própria esfera econômica, e que o fenômeno que chamamos de desenvolvimento econômico é na prática baseado no fato de que os dados mudam e que a economia se adapta continuamente a eles, então diríamos que não há nenhum desenvolvimento econômico (SCHUMPETER, 1988, p. 47).

Importante, portanto, registrar que os fatores que exprimem e indicam determinados índices de crescimento econômico das nações não são suficientes para registrar clara e verdadeiramente a ocorrência de um processo de desenvolvimento, para o qual, sem

III ENCONTRO DE ECONOMIA CATARINENSE
23, 24 e 25 de abril de 2009 – Blumenau, SC
Artigos Científicos
Área Temática: Desenvolvimento e infraestrutura

dúvida, é necessária uma avaliação mais completa, de modo que seja possível a constatação de melhorias no nível de vida da coletividade.

O progresso de determinados países está intrinsecamente ligado a ação do Estado como instrumento de captação de recursos e investimentos úteis, que permitam aos meios produtivos estabelecidos se tornarem vantajosos em comparação aos demais. “No contexto dos países em desenvolvimento, a necessidade de iniciativas da política pública na criação de oportunidades sociais têm importância crucial” (SEN, 2000 p.170).

2. Competitividade, Globalização e Inovação Tecnológica.

A competitividade surgiu com a abertura do mercado internacional e do progresso econômico de determinados países, os quais desregulamentaram sua economia dosando a sufocante intervenção governamental existente anteriormente. Na realidade, com o processo de globalização, foi imprescindível para os países estarem aptos e se adequarem a esse sistema competitivo.

Atualmente, a competição está presente em todas as relações de comércio, seja em níveis microeconômicos ou em âmbito macroeconômico, com significativa importância para que os processos produtivos se desenvolvam mais rapidamente. “Nenhuma empresa e nenhum país tem condições de ignorar a necessidade de competir. Todas as empresas e todos os países devem procurar compreender e exercer com mestria a competição” (PORTER, 1999, p.7).

Se anteriormente era possível acreditar que a localização de determinadas indústrias criava vantagens em relação à concorrência, atualmente, com a abertura do comércio internacional, e também com as frequentes inovações tecnológicas que sistematicamente ocorrem no mundo globalizado, demonstra-se que a distância não é mais impedimento para que produtos competitivos, tanto em preço como em qualidade, invadam as regiões mais remotas.

O crescimento da economia é um processo contínuo de inovação, em que os avanços tecnológicos fornecem subsídios para o desenvolvimento, sob novas formas de mecanismos evolutivos e de aperfeiçoamento da produção. “O crescimento da tecnologia está intimamente associado, tanto como causa quanto como efeito, com todo o processo de evolução econômico social e cultural” (ACKLEY, 1989, pág. 559).

III ENCONTRO DE ECONOMIA CATARINENSE
23, 24 e 25 de abril de 2009 – Blumenau, SC
Artigos Científicos
Área Temática: Desenvolvimento e infraestrutura

Não há, portanto, como desconsiderar que às inovações tecnológicas têm papel fundamental no desenvolvimento da economia. Essas mesmas inovações geram vantajosas oportunidades de negócios aos envolvidos e, por consequência, impulsionam a atividade econômica, desencadeando um processo de crescimento progressivo e de ascensão.

3. O Planejamento Econômico do Estado

O desempenho econômico dos países, a distribuição igualitária dos recursos, o crescimento das atividades industriais, a qualidade de vida de seus cidadãos e, principalmente, o tão almejado desenvolvimento sustentável, são algumas das inúmeras metas descritas e consideradas como imprescindíveis em qualquer governo na esfera mundial.

Para que se possa atingir o que se denomina desenvolvimento, é necessária, fundamentalmente, a criação de uma estrutura fortalecida e organizada economicamente, pelo conjunto das instituições que formam o Estado, potencializando o aperfeiçoamento contínuo das atividades tecnológicas, industriais, políticas e sociais.

Sandroni (2002, p.302) define infra-estrutura como sendo:

Conjunto de instalações e equipamentos empregados na extração, transporte e processamento de matérias primas essenciais, nos meios de treinamento da força de trabalho e na fabricação de capital. Abrange indústria extrativa mineral, ferrovias, rodovias, navegação, siderurgia, metalurgia de não-ferrosos, indústria energética e mecânica. Na concepção marxista, infra-estrutura designa a base econômica da sociedade, o modo de produção dominante, e mais especificamente, o conjunto das relações de produção. Essa infra-estrutura econômica determina a superestrutura político-social historicamente correspondente.

É visível que a situação do cenário brasileiro com relação a sua infra-estrutura se contrapõe aos pontos abordados, que se conceituam baseados em outras realidades, com o que de melhor se entende como crescimento sustentado.

4. Os Planos de Desenvolvimento da Nação.

Antes, as ações do governo sempre priorizavam as atividades primárias, impedindo o desenvolvimento e a implementação de um processo de infra-estrutura para o

III ENCONTRO DE ECONOMIA CATARINENSE
23, 24 e 25 de abril de 2009 – Blumenau, SC
Artigos Científicos
Área Temática: Desenvolvimento e infraestrutura

crescimento da industrialização brasileira. Somente a partir da década de 30 o Brasil passa a adotar medidas que visavam ao desenvolvimento da área industrial.

Desde o século passado, destacam-se planos que tinham por objetivo a melhoria da estrutura do País como um todo, especialmente nos setores de saúde, alimentação, transportes e energia. Nesse sentido, foram inúmeros os planos lançados ao longo da história nacional, com as mais diversas tentativas de efetivar um planejamento futuro, objetivando um processo de desenvolvimento econômico sustentável, mas que, na sua maioria, não resultaram na melhoria de condições e em reais progressos sociais. (ALMEIDA, 2004).

Observa-se que, há anos, o Brasil vive um quadro de grande instabilidade macroeconômica. As políticas adotadas tiveram como firme propósito a implementação de medidas expansionistas, visando ao crescimento sustentado e a reestruturação do sistema financeiro, porém a fragilidade apresentada pelo adverso cenário internacional, além da dependência econômica externa herdada dos governos anteriores, impedem que tais ações alcancem êxito. “A crise fiscal do Estado vem reduzindo progressivamente os investimentos da União. Os impactos dessa redução na área de infra-estrutura são expressivos” (MASCARENHAS, 2005, p.3).

As implementações de programas e de planos econômicos de estabilização não só trouxeram mudanças benéficas como, por outro lado, sacrificaram determinados setores da sociedade. No entanto, a maior dificuldade está em conciliar os efeitos da inflação, as políticas de metas de crescimento e a variação do câmbio. São esses os principais fatores determinantes para o desenvolvimento e crescimento sustentável da economia nacional e que estão invariavelmente suscetíveis às pressões externas e as especulações da economia mundial globalizada.

O que se verifica é que, no Brasil, os reais investimentos em infra-estrutura ao longo dos anos acabaram definhando, pois estavam dependentes de financiamentos de “risco”, no sentido de que o Estado era o grande supridor de recursos, e, nem sempre, priorizava a realização das obras planejadas, pois estava mais preocupado em realizar medidas econômicas de impacto a curto prazo para soluções de estabilização política e monetária.

5. Infra-Estrutura Portuária Catarinense e o Desenvolvimento Econômico da Região

III ENCONTRO DE ECONOMIA CATARINENSE
23, 24 e 25 de abril de 2009 – Blumenau, SC
Artigos Científicos
Área Temática: Desenvolvimento e infraestrutura

Apesar dos recentes avanços do setor, notam-se ainda vários problemas nos principais portos, principalmente públicos, no que concerne à mão-de-obra, problemas trabalhistas e à administrações ineficientes. A concorrência no mercado mundial exige cada vez mais e, nesse sentido, é fundamental que se mudem as concepções retrógradas, alterando profundamente a forma de gerir e administrar os portos, procurando, insistentemente, atingir os padrões internacionais deste segmento.

A saturação dos portos brasileiros representa uma barreira ao desenvolvimento de outras áreas dependentes deste tipo de transporte. Estudos mostram que seriam necessários investimentos na ordem de R\$1,6 bilhão para que os portos atingissem condições adequadas à operação. Para atender a demanda projetada estima-se a necessidade de se investir o equivalente à construção de cinco portos novos nos próximos anos (ANUÁRIO EXAME, 2004).

O avanço tecnológico das empresas e os novos conceitos organizacionais na indústria aceleram cada vez o processo produtivo, criando uma cadeia intermitente desde o início da produção de determinado produto até a chegada ao consumidor. Nesse sentido, os portos nacionais não estão preparados para atender a essas exigências, diante das restrições orçamentárias existentes, das normas regulamentares impostas, e da burocratização que resulta num atraso tecnológico capaz de interferir diretamente na competitividade das exportações. (GESET3/AI, 1996). O sistema portuário sofre pressão pela aceleração cada vez maior das exportações brasileiras que visam à expansão de novos mercados internacionais, tendo, para isso, estaleiros estão empenhados em construir embarcações cada vez maiores, o que, por consequência, exige dos portos novos investimentos para poder suportar e adequar suas instalações para a atracação desses supernavios.

Apesar da modernização dos portos, com a alteração do sistema regulador portuário, os resultados apresentados não representaram ganhos na qualidade de serviço e produtividade, mantendo os portos brasileiros em um nível muito inferior aos demais portos internacionais, com relação a custos e a eficiência.

O Estado de Santa Catarina destaca-se, principalmente, pelo seu crescimento na área industrial. A indústria catarinense cresceu 40 vezes nas últimas quatro décadas, ou seja, 135% a mais do que a média da indústria brasileira. Nos últimos 25 anos, as exportações

III ENCONTRO DE ECONOMIA CATARINENSE
23, 24 e 25 de abril de 2009 – Blumenau, SC
Artigos Científicos
Área Temática: Desenvolvimento e infraestrutura

catarinenses cresceram quase 30 vezes, enquanto a média brasileira foi de 10 vezes, colocando o estado na posição de quinto maior exportador do Brasil.(APSFS, 2006).

Apesar dos resultados positivos apresentados pelo balanço das últimas décadas, nos portos de Santa Catarina existe uma estagnação dos berços de atracagem e nas áreas de armazenamento de contêineres, e, se não houver investimentos a curto e médio prazo, é certo que os portos não terão condições de atender à demanda crescente pelos seus serviços.

Mesmo com todos os problemas apresentados, as exportações, dos portos catarinenses, tiveram um aumento, em 2005, de 17,9% em relação a 2004, quando analisados os valores exportados em dólares. Essa expansão se deve principalmente ao aumento da demanda dos produtos brasileiros por vários países, que em alguns casos, como a Jordânia, cresceu 226% em relação ao ano passado. (MOTTA, 2006).

Na busca por soluções para esses problemas em Santa Catarina, uma parceria entre o governo e a iniciativa privada proporcionará a instalação de um novo porto na região de Itapoá, que certamente impulsionará o desenvolvimento do transporte marítimo.

O Estado de Santa Catarina possui um invejável parque fabril, além de portos em condições e localizações privilegiadas para a comercialização de produtos com o mercado externo. Tais vantagens não estão sendo utilizadas de forma a se constituírem em benefício, tanto para os empresários como para o cidadão. As cidades portuárias citadas nesta pesquisa têm sua economia inteiramente ligada ao sistema portuário local, que representa, em alguns casos, mais do que 70% da atividade econômica de determinadas regiões.

Cabe ao Estado estimular o trabalho produtivo, através de um conjunto de medidas políticas, econômicas e sociais que objetivem o crescimento das regiões, pois estas ações acabam influenciando diretamente nos custos empresariais de manutenção de operações e nos rendimentos da produção e, portanto, interferem no preço dos produtos.

Considerações finais

A exposição dos fatores mais relevantes da infra-estrutura portuária nacional apresenta uma relação direta com o crescimento econômico. Tratar desse processo e do desenvolvimento das regiões corresponde a relacionar um conjunto de situações desejáveis da

III ENCONTRO DE ECONOMIA CATARINENSE
23, 24 e 25 de abril de 2009 – Blumenau, SC
Artigos Científicos
Área Temática: Desenvolvimento e infraestrutura

sociedade, que estão suscetíveis às ações e aos procedimentos políticos dos governos, que tendem, com o tempo, a sofrer alterações em função das mutações dos sistemas econômicos.

A globalização e a inovação tecnológica permitiram que o progresso econômico atingisse níveis antes inimagináveis, oportunizando facilidades para a comercialização dos produtos e oferecendo, constantemente, novas condições aos produtores. No entanto, esse mesmo processo evidenciou diferenças das condições sociais, políticas e econômicas entre os países desenvolvidos e os sub-desenvolvidos e é principalmente sob este aspecto que se destaca a importância das inovações tecnológicas no setor portuário em nível mundial, que permitem uma maior eficiência e qualidade nos serviços portuários e oportunizam melhores condições econômicas e de concorrência para as empresas inseridas no mercado

O nível de estabilidade e o volume de investimentos, num determinado país, dependem, em grande parte, da expectativa gerada pelo Estado no que se refere a medidas políticas e a planejamentos econômicos. A incerteza da prosperidade multiplica o pessimismo, reduzindo a possibilidade da manutenção ou ampliação de investimentos. Criar condições de competitividade para o setor industrial nacional é de primordial importância para a economia do País. O mercado globalizado e a forte concorrência do comércio internacional fazem com que as transações comerciais se tornem cada vez mais acirradas. Nesse contexto, as vantagens comparativas deixam de existir, na medida em que as deficiências internas de infra-estrutura acabam sobrepondo a estes benefícios naturais.

Os planos para o desenvolvimento da nação, nos últimos 70 anos, sempre contemplaram previsões de investimentos na área de infra-estrutura, porém, quase sempre, as metas e objetivos traçados não foram devidamente alcançados. A instabilidade política e econômica vivenciada durante o mesmo período impediu que houvesse uma continuidade, independente de interesses, dos programas e planejamentos que resultariam no desenvolvimento do setor.

Não há dúvidas que um problema considerado estrutural apresenta consequências negativas mais representativas para a sociedade como um todo. Se o governo, como instituição fomentadora, não adotar conceitos de planejamentos visando o futuro, os investidores deixarão de aplicar recursos no país e a entrada de novos investimentos estrangeiros estará comprometida com a falta de segurança e de solidez do mercado nacional.

III ENCONTRO DE ECONOMIA CATARINENSE
23, 24 e 25 de abril de 2009 – Blumenau, SC
Artigos Científicos
Área Temática: Desenvolvimento e infraestrutura

É de fundamental importância a participação da iniciativa privada no processo de melhoria e modernização da infra-estrutura.

Ao tratar do transporte aquaviário, fica evidenciado que a questão da infra-estrutura é muito mais complexa e abrangente do que pode parecer em um primeiro momento. Após a análise e verificação de indicadores de competitividade do sistema portuário nacional, mais especificamente dos portos do Estado de Santa Catarina, pode-se concluir que os problemas enfrentados para se obter uma maior eficácia nos transportes aquaviários não se restringem à área dos portos e de suas operações. A modernização da atividade portuária não depende somente da simples aquisição de novos equipamentos, da atualização de sistemas de informação e avanços tecnológicos ou ainda de novos conceitos de gestão e treinamento de pessoal. O custo final para embarcar produtos e os preços dos serviços portuários representam a soma de variáveis, que passam pelo excesso de regulamentações ineficazes para os portos, pela complexidade do sistema aduaneiro, pelo oneroso sistema tributário, pelo excesso de encargos trabalhistas, além de por um sistema judiciário inoperante e, principalmente, pela falta de investimentos do governo para dar o suporte indispensável à demanda pelos serviços. Transformar Santa Catarina em um Estado competitivo é sinônimo de obter todos os tipos vantagens e benefícios para seus cidadãos, gerando riqueza e proporcionando uma melhor qualidade de vida. A responsabilidade do governo está na prática de ações que viabilizem a participação das empresas em uma estrutura mercadológica consistente e de envolvimento pleno com o mercado internacional.

Referências Bibliográficas

- ACKLEY, Gardner. **Teoria Macroeconômica**. 3.ed. rev. São Paulo: Pioneira, 1989. 607p.
- ALMEIDA, Paulo Roberto. **A experiência brasileira em planejamento econômico: uma síntese histórica**. Brasília, 2004, 32p. Disponível em:
<<http://www.pralmeida.org/05DocsPRA/1277HistorPlanejBrasilpdf> > acesso em: 12 maio 2005.
- ANUÁRIO EXAME. **Infra-estrutura 2004.2005**. São Paulo, Editora Abril, n.22, p.232-237, nov. 2004.

III ENCONTRO DE ECONOMIA CATARINENSE
23, 24 e 25 de abril de 2009 – Blumenau, SC
Artigos Científicos
Área Temática: Desenvolvimento e infraestrutura

APSFS, Administração do Porto de São Francisco do Sul. **Site Oficial Do Porto**. Apresenta dados econômicos relativos ao porto. Disponível em:

<<http://www.apsfs.sc.gov.br/>> acesso em: 24 fevereiro 2006.

COLMAN, David; NIXSON, Frederick. **Desenvolvimento Econômico – uma perspectiva moderna**. Rio de Janeiro: Campus, 1981. 320p.

GESET3/AI. **O Sistema Portuário Brasileiro**. Informe Infra-estrutura da área de projetos. Rio de Janeiro, set.1996 . Disponível em:

Arquivo pdf < c:\areatrab\pdf\conhecimento_infra\g73_02.doc > acesso em: 29 de janeiro 2004.

MAIA, Jayme de Mariz. **Economia Internacional e Comércio Exterior**. 9.ed. São Paulo: Atlas, 2004. 430p.

MASCARENHAS, José de F. **A Infra-Estrutura no Brasil em 2005**. Conselho de Infra-estrutura. Brasília, 2005, 24p. Disponível em:

<<http://www.cni.org.br/empauta/src/INFRA-ESTRUTURA.pdf>> acesso em: 11 novembro 2005.

MOTTA, Fabrizio. Outros estados usam mais portos de SC: Exportações pelos terminais cresceram 17,9%: **A NOTÍCIA**, Joinville, 27 jan. 2006. Caderno Economia, p.A9.

PORTER, Michael E. **Competição: Estratégias Competitivas Essenciais**. Rio de Janeiro: Campus Ltda, 1999. 515p.

SANDRONI, Paulo. **Novíssimo Dicionário de Economia**. 9. Ed. São Paulo: Best Seller. 2002.650 p.

SCHUMPETER, Joseph A. **Teoria do Desenvolvimento Econômico: Uma investigação Sobre Lucros, Capital, Crédito, Juro e o Ciclo Econômico**. São Paulo: Nova Cultural, 1988. 168p.

SEN, Amartya K. **Desenvolvimento como Liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. 409 p.