

UNIVERSIDADE DE SANTA CRUZ DO SUL  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL

CLAUSSIA NEUMANN DA CUNHA

**SISCOSERV:** uma análise dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no  
Estado do Rio Grande do Sul

Santa Cruz do Sul

2015

CLAUSSIA NEUMANN DA CUNHA

**SISCOSERV:** uma análise dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no  
Estado do Rio Grande do Sul

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional – Mestrado e Doutorado, Área de Concentração em Desenvolvimento Regional, linha de pesquisa Organizações, Mercado e Desenvolvimento, Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Orientador: Prof. Dr. Milton Luiz Wittmann

Santa Cruz do Sul, 2015

CLAUSSIA NEUMANN DA CUNHA

**SISCOSERV:** uma análise dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no  
Estado do Rio Grande do Sul

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional – Mestrado e Doutorado, Área de Concentração em Desenvolvimento Regional, linha de pesquisa Organizações, Mercado e Desenvolvimento, Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Orientador: Prof. Dr. Milton Luiz Wittmann

**Prof. Dr. Milton Luiz Wittmann**  
Professor Orientador

**Prof. Dr. Cidonea Machado Deponti**  
(UNISC – Universidade de Santa Cruz do Sul)

**Prof. Dr. Silvio Javier Battello Calderon**  
(Faculdade Dom Bosco)

Santa Cruz do Sul, 2015

*Dedico esta dissertação às pessoas que caminham  
em busca da concretização de seus sonhos.*

## **AGRADECIMENTOS**

É sempre difícil após a conclusão de um trabalho encontrar as palavras apropriadas que possam expressar a gratidão a todos aqueles que auxiliaram diretamente e indiretamente na sua elaboração. Ainda assim manifesto meu sincero reconhecimento às seguintes pessoas:

Ao Dr. Milton Luiz Wittmann, meu orientador, que com sua dedicação e paciência auxiliou-me na estruturação deste trabalho ao longo de toda pesquisa e desenvolvimento.

Aos demais professores do programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional pelos conhecimentos transmitidos durante o curso.

À minha madrinha Jussara Maria da Cunha pelo incentivo incondicional durante mais esta caminhada.

Um agradecimento especial aos meus pais Claudio da Cunha e Anísia Maria Neumann da Cunha pelo apoio emocional, por acreditarem no meu futuro profissional, vocês são a luz da minha vida.

Aos amigos, familiares, e todos aqueles que contribuíram de alguma forma para o bom êxito deste trabalho, meu muito obrigada a todos.

Por fim, agradeço a Deus por iluminar os meus caminhos.

*“A coragem não é a ausência do medo, mas o triunfo sobre ele.”  
(Nelson Mandela)*

## RESUMO

Com o objetivo de implementar melhorias processuais no setor de serviços de importação e exportação o governo criou um mecanismo para gerenciar informações que pudessem conferir à administração pública a segurança na definição de políticas de apoio ao comércio de serviços denominado de Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços (SISCOSERV). Um dos aspectos, que mais gera conflito desde a criação do sistema, está relacionado aos serviços de importação ou exportação de mercadorias, por exemplo o frete internacional e controles aduaneiros. No caso da região de Rio Grande- RS, pela sua localização geoestratégica, as políticas públicas efetuadas pelo governo federal não estão sanando todos os gargalos existentes e, devido à obrigatoriedade do sistema SISCOSERV, esses e outros gargalos poderão tornar-se mais aparentes, prejudicando ainda mais o desenvolvimento econômico da região. Neste sentido, intitulou-se como tema desta pesquisa, SISCOSERV: uma análise dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul. Neste contexto o objetivo desse estudo foi o de analisar a contribuição do SISCOSERV no gerenciamento e controle de informações e fomento de políticas de apoio para melhorias na competitividade dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul. A pesquisa caracterizou-se como sendo um estudo de caso exploratório-descritivo de natureza qualitativa, por intermédio das técnicas de coleta de dados secundários (documental) e primários (entrevistas). A pesquisa analisou que a obrigação acessória propiciada pelo SISCOSERV trouxe mudanças para a gestão das empresas, ou seja, o mapeamento efetuado pelo Governo Federal e a padronização na classificação dos serviços trouxe à tona a necessidade das empresas em investir nos processos de gestão para se tornarem competitivas no mercado externo. Tornando-se competitivas por intermédio de investimentos em inovação tecnológica, em mapeamento de processos, em conhecimento técnico de forma permanente, pode-se à longo prazo analisar um crescimento econômico no território do Município do Rio Grande.

**Palavras Chaves:** SISCOSERV; Logística Internacional; TECON Rio Grande;

## **ABSTRACT**

*By improvements in the service sector exported and imported the government created a mechanism for managing information that could give the government the security in the definition of trade support services policies, the Integrated Service Foreign Trade (SISCOSERV). One aspect, which generates more conflict since the establishment of, is related to the import or export of goods services, for example the international freight. In the case of Rio Grande-RS region for its geostrategic location, public policies made by the federal government are not remedying all existing bottlenecks, and because of mandatory SISCOSERV system, these and other bottlenecks may become more apparent, damaging further economic development of the region. In this sense, was titled as the theme of this research, SISCOSERV: an analysis of port services in TECON Rio Grande in the state of Rio Grande do Sul. In this context the main objective of this study was to analyze the SISCOSERV contribution in the management and control information and promotion support policies to improve the competitiveness of port services in TECON Rio Grande in the state of Rio Grande do Sul. The research analyzed the ancillary obligations provided by the SISCOSERV brought changes to the management of companies, the mapping done by the federal government and standardization in the classification of services brought to light the need that companies need to invest in analysis in the process of management to become competitive in foreign markets. Becoming competitive through investments in technological innovation, process mapping, in technical knowledge on an ongoing basis, we can analyze the long-term economic growth in the territory of the Rio Grande.*

*Keywords: SISCOSERV; International logistics; TECON Rio Grande;*

## **RESUMEN**

*Por mejoras en el sector de servicios exportó e importó el gobierno creó un mecanismo para la gestión de la información que podría dar al gobierno la seguridad en la definición de políticas de servicios de apoyo al comercio, el Servicio Integrado de Comercio Exterior (SISCOSERV). Un aspecto que genera más conflicto desde el establecimiento de, está relacionada con la importación o exportación de bienes, servicios, por ejemplo, el transporte internacional de mercancías. En el caso de la región de Río Grande-RS por su ubicación geoestratégica, las políticas públicas realizadas por el gobierno federal no se remedien todos los cuellos de botella, y porque de sistema SISCOSERV obligatoria existentes, estos y otros cuellos de botella pueden ser más evidentes, dañando un mayor desarrollo económico de la región. En este sentido, se tituló como el tema de esta investigación, SISCOSERV: Un análisis de los servicios portuarios en TECON Rio Grande, en el estado de Rio Grande do Sul. En este contexto, el principal objetivo de este estudio fue analizar la contribución SISCOSERV en la gestión y control políticas de información y de apoyo a la promoción para mejorar la competitividad de los servicios portuarios en TECON Rio Grande, en el estado de Rio Grande do Sul. La investigación se caracteriza por ser un estudio de caso exploratorio y descriptivo de naturaleza cualitativa, a través de la técnica colección de datos secundarios (documentos) y primarios (entrevistas). La investigación analizó las obligaciones accesorias previstas por el SISCOSERV trajeron cambios en la gestión de las empresas, es decir, el mapeo realizado por el gobierno federal y la normalización en la clasificación de los servicios sacó a la luz la necesidad de que las empresas tienen que invertir en el análisis en el proceso de gestión para poder competir en los mercados extranjeros. Convertirse competitiva a través de la inversión en innovación tecnológica, mapeo de procesos, en los conocimientos técnicos de manera continua, podemos analizar el crecimiento económico a largo plazo en el territorio de Río Grande.*

*Palabras-claves: SISCOSERV; Logística internacional; TECON Rio Grande;*

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AALPs	Áreas de Apoio Logístico Portuário
AFRMM	Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
BACEN	Banco Central do Brasil
BCB	Banco Central do Brasil
<i>BL</i>	<i>Bill of lading</i>
BNDES	Banco Nacional do desenvolvimento
<i>CSCMP</i>	<i>Council of Supply Chain Management Professionals</i>
CCI	Câmara de Comércio Internacional
<i>CFR</i>	<i>Cost and freight</i>
<i>CIF</i>	<i>Cost, insurance and freight</i>
<i>CIP</i>	<i>Carriage and insurance paid to</i>
<i>CPC</i>	<i>Central Products Classification</i>
<i>CPT</i>	<i>Carrie paid to</i>
<i>DAP</i>	<i>Delivery at place</i>
DAT	<i>Delivery at terminal</i>
DFI	Distribuição física internacional
DDP	<i>Delivered Duty Paid</i>
<i>EXW</i>	<i>Ex Works</i>
<i>FCA</i>	<i>Free carrier at</i>
<i>FAS</i>	<i>Free Alongsid ship</i>
FMM	Fundo da Marinha Mercante – FMM
<i>FOB</i>	<i>Free on board</i>
GATS	Acordo Geral sobre Comércio de Serviços
HBL	Conhecimento <i>house</i>
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDE	Investimento Direto Estrangeiro
<i>IMDG code</i>	<i>Código Marítimo Internacional de Produtos Perigosos</i>
<i>IMSBC code</i>	<i>Código Marítimo Internacional para Cargas Sólidas à Granel</i>
<i>INCOTERMS</i>	<i>International Commercial Terms</i>

<i>ISPS code</i>	Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias
<i>IMSBC code</i>	Código Marítimo Internacional para Cargas Sólidas à Granel
<i>IMDG code</i>	Código Marítimo Internacional de Produtos Perigosos
ISS	Imposto municipal sobre serviços
ISSQN	Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza
JIT	<i>Just in time</i>
MDIC	Ministério Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MP dos portos	Reforma portuária
NEBS	Notas Explicativas da Nomenclatura Brasileira de Serviços, Intangíveis e Outras Operações que Produzam Variações no Patrimônio
NBS	Nomenclatura brasileira de serviços, Intangíveis e Outras Operações que Produzam Variações no Patrimônio
NVOCC	<i>Non Vessel Operator Common Carrier</i>
OTM	Operador de transporte multimodal
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PBM	Plano Brasil Maior
PELTs	Planos Estaduais de Logística e Transporte
<i>PIB</i>	Produto Interno Bruto (PIB)
PIL	Programa de Investimentos em Logística
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transporte
PSP	Porto sem Papel
RAS	Registro de Aquisição de Serviços
RF	Registro de Faturamento
RFB	Receita Federal do Brasil
RPC	Registro de Presença Comercial
RP	Registro de Pagamento
<i>RTGs</i>	<i>Rubber tyre gantry crane</i>
RVS	Registro de Venda de Serviços
SCS	Secretaria de Comércio e Serviços
SEBRAE	Serviço Brasileiros e Apoio à Empresa
SEP	Secretaria Especial de Portos

SISCOSERV	Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços
STP	Sistema Toyota de Produção
SUPRG	Superintendência do Porto do Rio Grande
TECON Rio Grande	Terminal de Containers do Rio Grande
<i>TEUs</i>	<i>Twenty Foot Equivalent Unit</i>
<i>THC</i>	<i>(Terminal handling charge</i>
<i>TQM</i>	<i>Total quality management</i>
TUP	Terminais de Uso Privativo
UNCTAD	<i>(United Nations Conference on Trade and Development)</i>
VTMIS	Sistema de Gerenciamento de Tráfego Marítimo
<i>WTO</i>	<i>World Trade Organization</i>

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>17</b>
<b>2 LOGÍSTICA: CONTEXTUALIZAÇÃO E CONCEITOS .....</b>	<b>28</b>
<b>2.1 Logística de transporte.....</b>	<b>34</b>
<b>2.2 Logística Internacional.....</b>	<b>37</b>
2.2.1 <i>Incoterms</i> .....	40
<b>3 INFRAESTRUTURA DE LOGÍSTICA.....</b>	<b>56</b>
<b>3.1 Infraestrutura logística brasileira para transporte.....</b>	<b>56</b>
<b>3.2 Infraestrutura logística brasileira para transporte internacional .....</b>	<b>60</b>
<b>3.3 Transporte internacional marítimo nos portos brasileiros .....</b>	<b>62</b>
<b>4 SISCOSEV .....</b>	<b>70</b>
<b>4.1 Estrutura do SISCOSEV .....</b>	<b>74</b>
<b>4.2 NBS e NEBS .....</b>	<b>78</b>
<b>4.3 Políticas Públicas .....</b>	<b>79</b>
4.3.1 Tipos de Políticas Públicas .....	80
<b>5 MUNICÍPIO DE RIO GRANDE-RS.....</b>	<b>83</b>
<b>5.1 Contextualização.....</b>	<b>84</b>
<b>5.2 Complexo Portuário de Rio Grande .....</b>	<b>85</b>
<b>5.3 TECON Rio Grande.....</b>	<b>89</b>
<b>6 SISCOSEV: ANÁLISES E MELHORIAS OPERACIONAIS NO COMPLEXO PORTUÁRIO DE RIO GRANDE .....</b>	<b>93</b>
<b>6.1 Delineamento metodológico .....</b>	<b>93</b>
<b>6.2 Análise dos dados coletados .....</b>	<b>94</b>
<b>7 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>111</b>
<b>REFRÊNCIAS .....</b>	<b>115</b>
<b>ANEXO A.....</b>	<b>121</b>
<b>ANEXO B.....</b>	<b>122</b>
<b>ANEXO C.....</b>	<b>123</b>

## 1. INTRODUÇÃO

A dependência de produtos e serviços de outras regiões ou países surgiu da necessidade de trocas comerciais devido à carência de determinados produtos ou serviços. A comercialização não se restringe ao produto ou serviço, mas, em uma análise ampla, a todos os processos, possibilitando a diversidade de valores agregados que proporcionam competitividade para cada território.

Com o advento da globalização<sup>1</sup>, segundo Kon (1999, p.49) as políticas econômicas de cada país ou região acabam por sofrer influências externas para atender as necessidades do mercado mundial e permanecer no processo de inter-relação mundial. Essa (inter) dependência ocorre por meio da compra e venda de bens e serviços entre fronteiras e por meio da produção direta de indivíduos ou empresas de uma Nação no território de outra Nação, ressaltando que os processos de internacionalização do capital estão ligados a políticas públicas.

Milton Santos e Kon (1999, p.51) afirmam que, “do ponto de vista interno das regiões de uma Nação, também existem evidências consideráveis que sugerem transformações espaciais significativas decorrentes da disponibilidade de uma infraestrutura de serviços mais completa”. De acordo com os autores, desde os anos 1960, observa-se um crescimento nas redes estabelecidas pelas empresas transnacionais visando à internacionalização da produção e dos serviços, que deram destaque as chamadas “cidades mundiais”, ocasionando uma reestruturação da hierarquia urbana mundial.

Com este crescimento da internacionalização do mercado mundial, o período entre 1980 e 2000 foi marcado por transformações nos processos gerenciais, que de acordo com Silva (2011, p. 129), é a fase em que a logística adequa os processos utilizando novas técnicas tais como o *Total quality management* (TQM), *Just in time*<sup>2</sup>(JIT), *downsizing* e reengenharia devido à transição da realidade ambiental para transporte de mercadorias relacionadas à revolução da informação. Devido a essa reestruturação, de acordo com Harbison e Pekar Jr. (1999, p.12) “a capacidade de sustentar a inovação nos

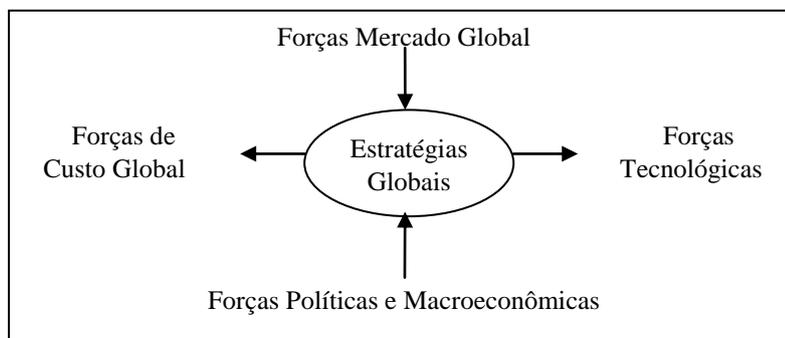
---

<sup>1</sup> Globalização é um horizonte imaginado em que as sociedades se abrem para a importação e a exportação de bens materiais que seguem de um país para outro e também para que circulem informações produzidas pelos vários países, de modo que expressem simbolicamente processos de cooperação e intercâmbio (CANCLINI; 2001 p.170)

<sup>2</sup> Filosofia de trabalho criada pela Toyota no Japão, ao final da década de 50, destinada a eliminar as atividades que não adicionem valor na cadeia compra/fabricação/distribuição, possibilitando a fabricação de automóveis a um menor custo. (RODRIGUES; 2008, p.194)

serviços está se tornando a principal fonte de vantagem competitiva e lucrativa entre as empresas.” Porter (1986), estabeleceu um modelo conceitual sobre as forças que atuam nos negócios internacionais, que sofreu adaptação por Kotabi e Helsen (1999).

Figura 1- Forças que atuam sobre os negócios internacionais



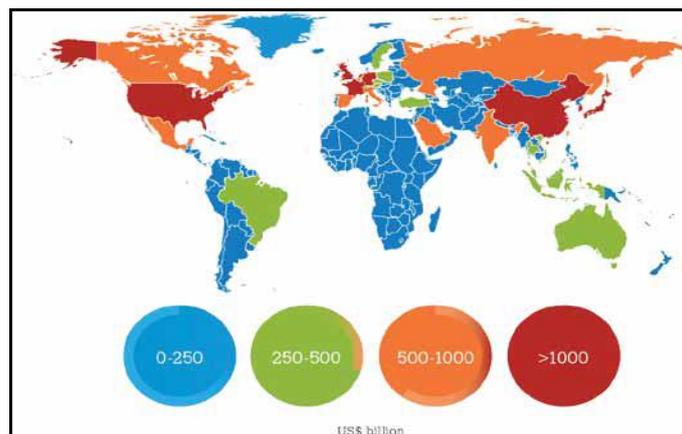
Fonte: KOTABE; HELSEN, 2000.

De acordo com a figura 1, as estratégias globais são guiadas por duas forças de entrada estabelecidas pelo mercado e pelas políticas macroeconômicas no qual auxiliam na formulação de projetos voltados para a redução de custos e melhorias na inovação tecnológica, considerados como forças de saída. Ou seja, competitividade no comércio internacional é um processo contínuo de mudanças, aprimoramento tecnológico e controle, no qual empresas tem se preocupado não somente com a divisão de processos, mas em prover interação entre os subsistemas da organização para se manterem competitivas em uma escala internacional.

Considerando as forças de estratégia global, a comercialização de serviços prove a interação entre os subsistemas da organização por intermédio da agregação de valor. Caracterizados como atividade intangível (experiências vivenciadas), os serviços têm sua importância na agregação de valor a um bem, sendo este resultado de uma atividade terciária, tendo como *stakeholder* o cliente. (MALDONADO *et al*, 2009, p.11). Ou seja, o grande desafio das empresas é oferecer serviços adequados às necessidades dos clientes, tais como frequência de entrega, pós-venda e confiabilidade.

A intangibilidade relacionada à percepção do cliente em relação ao serviço prestado dificulta a mensuração do crescimento e a importância econômica para com o território. Em 2015 a *World Trade Organization (WTO)* publicou uma pesquisa com uma variedade de gráficos para destacar as tendências de maior destaque no comércio mundial nos últimos 20 anos.

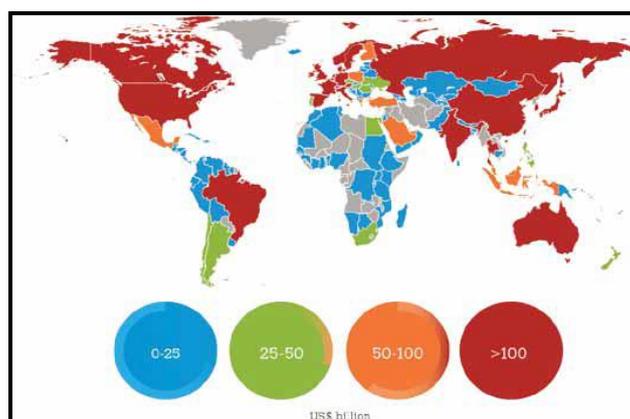
Figura 2- Maiores mercados em comércio internacional de mercadorias em 2014



Fonte: Disponível em: <[https://www.wto.org/english/res\\_e/statist\\_e/its2015\\_e/its2015\\_world\\_maps\\_merchandise\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statist_e/its2015_e/its2015_world_maps_merchandise_e.pdf)>. Acesso em: 15 jan. 2015.

De acordo com a figura 2, observa-se a divisão norte-sul, em que os maiores e médios mercados de serviços estão localizados no hemisfério norte, porém os menores mercados estão localizados no hemisfério sul. Esta regionalização separa o mundo desenvolvido do subdesenvolvido, conhecido como a linha de Brandt. O Hemisfério Norte, no qual os países dessa área são geralmente os mais economicamente desenvolvidos, pode-se reconhecer como, por exemplo, os Estados Unidos, Canadá, União Europeia, Austrália e Nova Zelândia. O Sul engloba o restante do Hemisfério Sul, e no qual a maioria consiste de países com baixo desenvolvimento econômico. (BRANDT; 1980)

Figura 3- Maiores mercados em comércio internacional de serviços em 2014

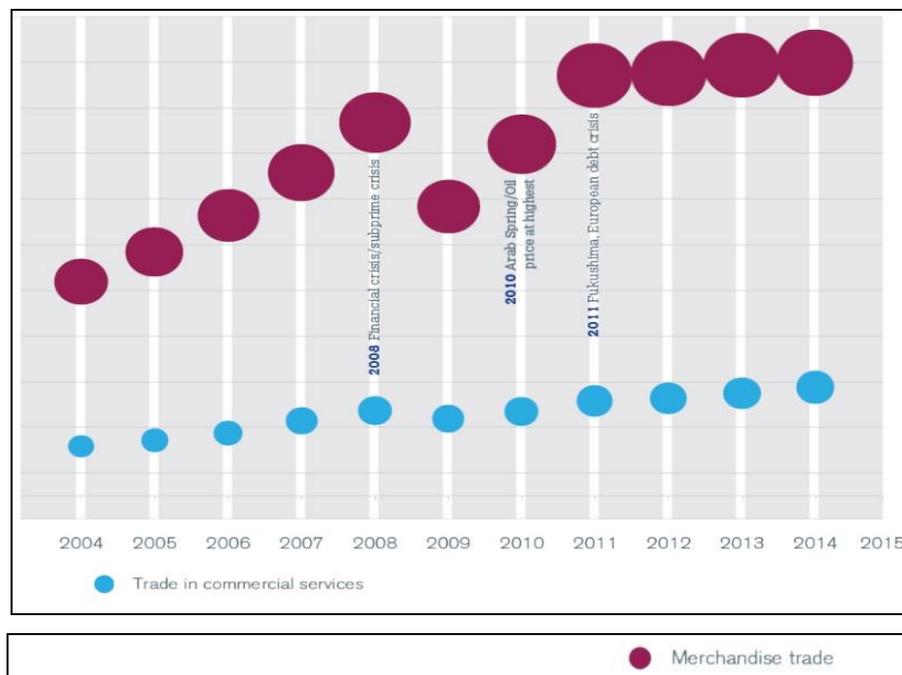


Fonte: Disponível em: <[https://www.wto.org/english/res\\_e/statist\\_e/its2015\\_e/its2015\\_world\\_maps\\_merchandise\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statist_e/its2015_e/its2015_world_maps_merchandise_e.pdf)>. Acesso em: 15 jan. 2015.

A figura 3 demonstra que em grande proporção os maiores e médios mercados de serviços estão localizados no Hemisfério Norte, porém os menores mercados ou inexistentes em sua maioria estão localizados no Hemisfério Sul. Considera-se que em

2014 o continente Africano em sua totalidade possui concentração mínima no quesito comércio em serviços, e no caso do Brasil e Nova Zelândia mesmo localizados no Hemisfério Sul foram considerados como um dos maiores mercados de serviços.

Gráfico 1- O comércio mundial de mercadorias e serviços (2004-2014)



Fonte: disponível em: <[https://www.wto.org/english/res\\_e/statistics\\_e/its15\\_highlights\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/its15_highlights_e.pdf)>. Acesso em: 15 jan. 2015.

De acordo com o gráfico 1, o Comércio Exterior de mercadorias obteve crescimento de 2004 a 2008, na sequência da crise financeira em 2008, caiu acentuadamente em 2009 antes de se recuperar fortemente em 2010 e 2011. Após a crise financeira de 2009, o comércio de serviços retomou o seu nível pré-crise e continuou a se expandir de forma constante, apesar do lento crescimento econômico. Conforme a WTO (2015; p.15), a média do comércio mundial de mercadoria entre 2012-2014 fora de apenas 1% devido à intensificação das crises de dívida e as tensões geopolíticas mundiais, enquanto as exportações mundiais de serviços aumentaram 5% em 2014 em comparação com 0,5% de exportações em mercadorias. Em relação ao Brasil, segundo o Ministério do Planejamento, pode-se afirmar que:

Enquanto o valor das exportações mundiais de serviços teve elevação de 133,5% no período de 2003 a 2012, o Brasil mostrou aumento de 281,6% no período, de acordo com dados da UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*) e do BCB (Banco Central do Brasil). Apesar do déficit no balanço de serviços, associado à dinâmica do crescimento interno, observa-se expansão nas exportações de serviços brasileiros, que passaram de

0,6% em 2003 para 0,9% das exportações mundiais em 2012 e em 2013 correspondeu a 69,4% do PIB. (MINISTÉRIO DESENVOLVIMENTO INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, 2015).

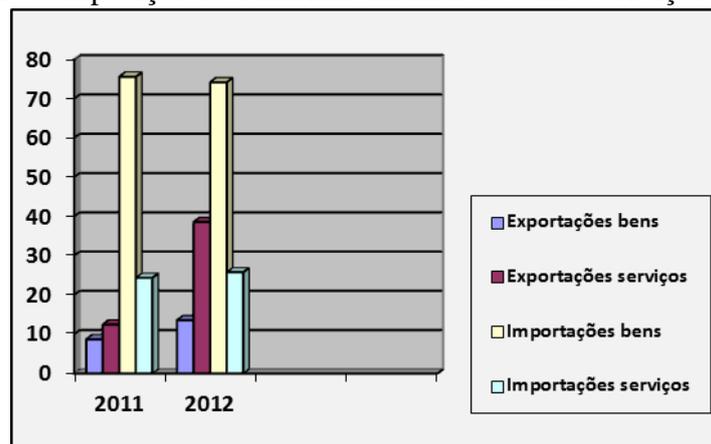
Com o crescimento do comércio de serviços, o empresário brasileiro e o Governo Federal, viram a necessidade de estabelecer uma nova estratégia logística para aumentarem a inserção no mercado internacional. Neste momento foi importante criar uma logística integrada<sup>3</sup>, flexível, dinâmica e global, como também elaborar políticas públicas capazes de auxiliarem no crescimento competitivo do país. Como órgão específico e singular do Ministério Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Secretaria de Comércio e Serviços (SCS) observou que as contas de serviços brasileiras na balança de pagamentos são historicamente deficitárias, sendo que grande parte deste déficit pode ser atribuído a três contas: viagens internacionais, aluguel de equipamentos e transportes. Ou seja, é importante focar na diversificação da matriz de comércio exterior para tornar a balança de pagamentos superavitária, e como estratégia, o comércio de serviços, possui importância acentuada no crescimento econômico mundial por se tratar de uma das formas de Investimento Direto Estrangeiro (IDE), além de promover inovação e geração de emprego. (MDIC, 2015).

De acordo com o estudo elaborado pelo MDIC (2013, p.32) entre 2008 e 2012, as exportações brasileiras de serviços cresceram a uma taxa maior que a média mundial, e o país aumentou sua participação de 0,7% para 0,9% do total das exportações mundiais de serviços. Em 2012 o Brasil ocupou a 29ª posição no ranking dos maiores exportadores de serviços, com um total exportado de US\$ 38,1 bilhões e com as importações, em 2012, o Brasil atingiu a 17ª colocação no ranking dos maiores importadores (USD 77,8 bilhões). Entre 2008 e 2012, a participação brasileira se elevou de 1,1% para 2% do total das importações mundiais.

---

<sup>3</sup> Sincronia entre os processos internos das organizações (compra, produção e distribuição). (SILVA; 2011, p.31)

Gráfico 2- Composição do comércio exterior de bens e serviços brasileiros



Fonte: Gráfico elaborado pelo autor a partir de informações divulgadas no Panorama do Comércio Internacional de Serviços pelo Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior- MDIC (2013).

O gráfico 2 demonstra que as exportações de serviços cresceram 4,6%, totalizando US\$ 38,1 bilhões. Entre 2008 e 2012 as exportações de serviços aumentaram 32,3%, passando de 12,7% para 13,6% do total das exportações brasileiras. No que se refere às importações de serviços, o valor total foi de US\$ 77,8 bilhões, montante 6,5% superior ao registrado no ano anterior. Entre 2008 e 2012 essas importações cresceram 75,1%, passando de 20,4% para 25,8% do total importado em 2012.

Pelas melhorias no setor de serviços exportados e importados, por intermédio da política de desenvolvimento produtivo lançada pelo Governo Federal em maio de 2008 e da incorporação do mesmo no Plano Brasil Maior (PBM<sup>4</sup>) lançado em agosto de 2011, o governo criou um mecanismo para gerenciar informações que pudessem conferir à administração pública a segurança na definição de políticas de apoio ao comércio de serviços, o Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços (SISCOSERV). Entende-se que a criação do SISCOSERV foi gerada devido à necessidade de diversificação de comércio causada pela multipolaridade no sistema internacional. No entanto, o SISCOSERV gera inúmeras situações complexas em relação à sua contribuição e finalidade no setor terciário. Uma ferramenta sistemática para a qual se exige uma maior análise para se obter, não somente dados estatísticos para controle operacional, mas sim ser um sistema capaz de auxiliar na formulação da política comercial brasileira no setor de serviço de transporte internacional de cargas.

No que tange ao serviço de transporte internacional para o modal marítimo, a inovação e desenvolvimento, que está sendo proposto pelo sistema SISCOSEV, está vinculado ao gerenciamento dos gargalos na estrutura física portuária. É preciso repensar o desenvolvimento urbano dos portos brasileiros para que sejam elaborados projetos práticos que condizem com a real situação logística do país. Dentre os portos existentes para o transporte internacional de cargas no território brasileiro, o Complexo do Porto de Rio Grande é considerado um dos *Hub Ports*<sup>5</sup> na Região Sul (compondo os Estados de Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná), ou seja, um porto concentrador e distribuidor de cargas. Devido a sua importante localização territorial, o complexo possui investimentos governamentais e privados, vinculados a PAC<sup>6</sup> de 2007 e PAC de 2011, para auxiliar no suprimento da demanda do mercado mundial na região, principalmente no que tange ao transporte intra- MERCOSUL (Mercado Comum do Sul). (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2015).

Dentre os terminais existentes no complexo portuário denominado Superporto de Rio Grande, o TECON Rio Grande (Terminal de *Containers*<sup>7</sup> do Rio Grande), terminal de *container* privado do Porto do Rio Grande- RS é o ponto geográfico central que oferece a maior profundidade para os navios operantes (47 pés) localizado a margem oeste do canal de Rio Grande, que favorece ao mesmo se tornar o terminal de *containers* do MERCOSUL, pois movimenta 98% da carga containerizada<sup>8</sup> do complexo portuário. (TECON, 2015)

---

<sup>5</sup> Principais portos onde os navios de longo curso atracam e são considerados concentradores de cargas. (RODRIGUES; 2008, p.92)

<sup>6</sup> Criado em 2007, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável. (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2015, s/p)

<sup>7</sup> Segundo a ISO (*International Standards Organization*) é uma caixa (cofre) de aço ou outro material resistente, destinada a acondicionar mercadorias para transporte com segurança, inviolabilidade e rapidez, atendendo igualmente a todas as condições previstas pela legislação nacional e convenções internacionais ratificadas no Brasil. Para todos os fins e efeitos legais, o *container* não se constituiu em embalagem e sim acessório do veículo transportador. (RODRIGUES; 2008, p.26)

<sup>8</sup> O volume total de cargas movimentado foi de 687,1mil Teus, que representou crescimento de 6,1% em relação ao mesmo período do ano passado. Este resultado se deu, essencialmente, pelo incremento no transbordo. Esta operação apresentou, no comparativo com 2013, 89% de crescimento, com 42 mil movimentos adicionais, especialmente de frutas oriundas da Argentina. Entre os números de destaque do ano e que alavancaram o crescimento estão a quebra de algumas marcas históricas. Em maio, a cabotagem, que fechou o ano com 3,7% de crescimento, teve seu recorde registrado com 3,9 mil Teus movimentados. Entre os produtos de destaque desta operação estiveram móveis, vinhos, conservas, leite em pó, entre outros. (Terminal de Containers do Rio Grande -TECON, 2015, s/p)

Neste sentido, intitulou-se como tema desta pesquisa, SISCOSEV: uma análise dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul.

A pesquisa caracterizou-se como sendo um estudo de caso exploratório-descritivo de natureza qualitativa, por intermédio da coleta de dados secundários (documental) e primários (entrevistas). Inicialmente, conforme proposto pelo projeto de pesquisa, o pesquisador entrou em contato com o Terminal de Containers TECON Rio Grande, Complexo Portuário de Rio Grande e Prefeitura do Rio Grande, porém estes se recusaram a participar da pesquisa ou silenciaram quanto ao convite para participação. Então, fora estabelecido somente contato com duas empresas, de cada ramo, operantes no SISCOSEV, no qual se prontificaram em participar da pesquisa, conforme os ramos descritos abaixo:

- Desembarço aduaneiro<sup>9</sup>;
- NVOCC<sup>10</sup> (*Non Vessel Operator Common Carrier*);
- *Freight Forwarders*<sup>11</sup>;
- Empresas de consultoria;
- Armadores,
- Indústrias.

Nas entrevistas, as empresas, participantes da pesquisa, foram informadas sobre os objetivos da pesquisa, metodologia adotada e uso das informações obtidas (Anexos A e B), cujo roteiro aplicado encontra-se no Anexo C composto de sete questões abertas.

Ressalta-se que, ao mesmo tempo em que a pesquisa deste estudo se desenrolava mediante as respostas das entrevistas, desencadeava-se um discurso informal sobre as dificuldades enfrentadas quanto à utilização do sistema SISCOSEV. Igualmente, o pesquisador efetuou uma visita às instalações do Complexo Portuário do Rio Grande em contato com a Superintendência Portuário do Rio Grande envolvendo as atividades portuárias do complexo.

Por se tratar de uma pesquisa desenvolvida pelo viés do materialismo histórico dialético, o qual considera as complexas relações da realidade social presente no

---

<sup>9</sup> Empresa encarregada dos despachos e liberação das mercadorias no embarque e desembarque. (SILVA; 2011, p.58)

<sup>10</sup> Companhias de Navegação que não possuem navios próprios, e sua atuação se dá junto a pequenos embarcadores de cargas fracionadas. (VIEIRA; 2009, p.17)

<sup>11</sup> Agente que decide consolidar cargas de diversos embarcadores e negociar com os transportadores fretes menores dos que seriam obtidos individualmente pelos próprios embarcadores. A diferença obtida no frete é seu lucro. (RODRIGUES; 2008, p.130)

território a ser analisado, cujas ideias são, de fato, reflexos do mundo exterior e objetivo vivenciado pelos sujeitos, a partir de tais diálogos foi possível captar tais vivências que também colaboraram com o estudo. Ainda que esses diálogos não tenham um caráter formal, esses discursos indicam objetivos, estratégias, caminhos formais e caminhos alternativos para que as empresas adequem-se à materialidade do novo cenário. Como análise e interpretação de dados a pesquisa recorreu às aspirações dos entrevistados, bem como aos significados dos processos, fenômenos e dinâmicas sociais, que, por sua vez, não permitem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

Para auxiliar no entendimento do delineamento da problemática desta pesquisa, Ballou (2011, p.19) descreve que um sistema logístico eficiente permite uma região geográfica explorar suas vantagens inerentes pela especialização de seus esforços produtivos naqueles produtos que ela tem vantagem e pela exportação desses produtos a outras regiões.

No processo de avaliação de um sistema logístico eficiente, o gerenciamento de informações permite que o governo não somente regulamente o fluxo de comércio, mas também estabeleça um sistema facilitador para a execução de estratégias logísticas auxiliando no processo logístico empresarial. Entretanto, devido à informalidade existente no setor terciário, a padronização e a coerência nas informações prestadas passaram a serem questões chaves para a criação de um sistema informacional aduaneiro exclusivo para o setor, a exemplo do SISCOSERV.

Originalmente, o SISCOSERV foi pensado e criado para fornecer informações econômico-comerciais ao MDIC. Os dados fornecidos teriam como objetivo a coleta, tratamento e divulgação de estatísticas, além do auxílio à gestão de mecanismos de apoio ao comércio exterior de serviços. A formalização das operações não era de interesse apenas do MDIC – por isso, a Receita Federal do Brasil (RFB) participou do desenvolvimento do sistema, sendo atualmente responsável pela fiscalização e também por dirimir dúvidas apresentadas pelas empresas ou pessoas físicas sobre o tema.

Um dos aspectos, que mais gera conflito desde a criação do sistema, está relacionado aos serviços de importação ou de exportação de mercadorias, por exemplo, o frete internacional. A definição da responsabilidade, pelo registro muitas vezes estabelecidas por contratos escassos ou por ausência de formalização das operações, gera insegurança às empresas e conflitos no próprio setor.

Nesse sentido, constitui-se como questão problema: qual a contribuição do SISCOSERV no gerenciamento e no controle de informações e no fomento de políticas

de apoio para melhorias na competitividade dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul?

O objetivo principal desse estudo foi o de analisar a contribuição do SISCOSERV no gerenciamento e controle de informações e no fomento de políticas de apoio para melhorias na competitividade dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul. Com a finalidade de esclarecer o questionamento central da pesquisa, os objetivos específicos auxiliares foram:

- a) Identificar e avaliar políticas públicas do município de Rio Grande para melhorias na competitividade dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande;
- b) Identificar e avaliar, junto às empresas operantes do SISCOSERV, quais as melhorias e óbices proporcionados por este sistema nos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande; e
- c) Verificar se o SISCOSERV, como um sistema de arrecadação e/ou tributação, propicia o desenvolvimento ou retração da movimentação de cargas pelo TECON Rio Grande.

A logística em si, é uma atividade de entendimento complexo, uma vez que abrange várias áreas de atuação entre órgãos públicos e privados. No município de Rio Grande, que vem atraindo inúmeros investimentos de infraestrutura física, devido à implantação do polo naval da Petrobras e por ser um *Hub Port*, ao mesmo tempo, está sofrendo alterações estruturais e sociais. Aumento populacional ocasionado pela migração de oportunidades de emprego no polo naval, tráfego urbano intenso próximo ao complexo portuário e baixa eficiência e déficit de infraestrutura física obrigando os armadores a embarcar com volumes inferiores à sua capacidade no qual eleva o preço dos fretes e reduz a competitividade de serviços portuários e dos produtos comercializados internacionalmente. Ou seja, esses gargalos mencionados acrescidos com a posição geográfica da cidade, dificulta o crescimento regional por não comportar uma infraestrutura física compatível com as todas as mudanças significativas que vêm ocorrendo no espaço.

Devido à existência desses gargalos entende-se a necessidade do aprimoramento das políticas públicas inerentes ao mercado internacional, tanto para a abrangência no território nacional quanto regional. No caso da região de Rio Grande- RS, pela sua localização geoestratégica, as políticas públicas efetuadas pelo governo federal não estão sanando todos os gargalos existentes e, devido à obrigatoriedade do sistema

SISCOSERV, esses e outros gargalos poderão tornar-se mais aparentes, prejudicando ainda mais o desenvolvimento econômico da região.

Ao mesmo tempo em que o SISCOSERV estipula uma obrigatoriedade de prestação de informações e de cobranças fiscais, as empresas usuárias, mesmo que por contrarrazão, acabam investindo em mudanças em sua gestão organizacional para facilitar a transação de informações. As mudanças organizacionais facilitarão não somente as atividades rotineiras de cadastramentos no sistema, como também contribuirá para a padronização, conhecimento e qualidade na prestação de serviços, o qual será benéfico para o usuário do serviço (cliente final). Ou seja, a justificativa para a realização desta pesquisa está baseada na complexidade de entendimento sobre obrigatoriedade e oportunidades permeadas na institucionalização do SISCOSERV, e sua contribuição efetiva no auxílio ao aprimoramento de políticas públicas que visem o desenvolvimento econômico na região de Rio Grande – RS.

A estrutura deste trabalho, além desta introdução, consta de mais cinco capítulos. O segundo contextualiza e conceitua a logística como fator diferencial competitivo para as empresas que atuam no mercado internacional. No terceiro capítulo consta a importância da adequação da infraestrutura de transportes para agregação de valor ao *supply chain*<sup>12</sup> das empresas brasileiras, seguindo pelo quarto capítulo que descreve o sistema SISCOSERV como o novo sistema do comércio exterior brasileiro, constando seus objetivos, legislação e classificação dos serviços de acordo com os interesses governamentais. No quinto capítulo objetiva-se conhecer o Município de Rio Grande como *Hub* no transporte internacional de cargas e os serviços portuários prestados pelo TECON (Terminal de cargas privado) localizado no Porto do Rio Grande e no o sexto capítulo aborda-se o tema central do trabalho, o SISCOSERV e análises de melhorias de fomento a políticas públicas no complexo portuário de Rio Grande e finalizando, no Sexto capítulo, são tecidas as considerações finais.

---

<sup>12</sup> Conjunto de operações e agentes envolvidos na operação logística. (SILVA; 2011, p. 29)