

OS DIFERENCIAIS COMPETITIVOS QUE PODEM SER CONSIDERADOS POR PORTOS PARANAENSES PARA FORTALECER SUA ATUAÇÃO COM BASE EM ESTUDOS DE PORTOS CONSIDERADOS REFERÊNCIAS MUNDIAIS

Andrea Regina Hopfer Cunha (Doutora em Engenharia da Produção pela Universidade Federal de Santa Catarina. Coordenadora do Curso de Pós-graduação em Negócios Internacionais e professora adjunta da Fae Centro Universitário.). Claudinei Bibiano da Cruz (Especialista em Negócios Internacionais pela FAE Business School. Tecnólogo em Logística pela Universidade Sociesc.). Mariane Regina Grade (Bacharela em Negócios Internacionais pela FAE Centro Universitário. Aluna de Pós-Graduação da FAE Business School.).

contato: andrea.cunha@fae.edu

claudineibc@gmail.com

marianegrade@gmail.com

Resumo

O propósito deste estudo foi identificar os diferenciais competitivos que possam ser agregados aos portos do Estado do Paraná, com base nos exemplos dos portos considerados como referência mundial, bem como na visão de agentes logísticos visando fortalecer sua atuação no Brasil. A presente pesquisa é classificada como bibliográfica. Este artigo poderá contribuir na disponibilização de informações de credibilidade para o público externo e empresários do ramo portuário, bem como para estudantes com interesse na área. Os resultados mais relevantes obtidos foram a identificação de diferenciais competitivos na área de infraestrutura, serviços, relacionamento com pessoas e na área governamental que podem ser utilizados por portos no estado do Paraná. Foram elencados os portos que são referências mundiais com base no Indicador Mundial de Desempenho Logístico de 2016, que avalia o desempenho total logístico do país, analisando itens como a alfândega do país, seus embarques internacionais, sua competência logística, sua eficiência no rastreamento e acompanhamento de suas cargas e a pontualidade de entrega de suas remessas e na sequência é apresentada pesquisa com a visão dos agentes de logística, buscando sugerir diferenciais competitivos que possam ser desenvolvidos e aplicados pelos portos do Estado do Paraná.

Palavras-chave: Diferenciais competitivos. Portos mundiais. Área portuária. Portos no Paraná.

INTRODUÇÃO

O objetivo geral deste estudo é identificar os diferenciais competitivos que possam ser agregados aos portos do Estado do Paraná, com base nos exemplos dos portos considerados referência mundial, bem como na visão de agentes logísticos. Desta forma buscou-se fornecer um instrumento de consulta que possa ser utilizado por empresários no ramo portuário que buscam informações com credibilidade para incrementar suas estratégias empresariais, podendo fortalecer a atuação dos portos paranaenses no contexto do comércio exterior brasileiro.

Com o processo de globalização, a logística se desenvolveu e fez com que os países buscassem mais elementos para se tornarem cada vez melhores e, conforme elenca Rocha (2017, p.12), o processo de globalização também contribui para o aumento da competitividade, e com isso faz com que os países mais competitivos superem os demais na produção, nos serviços e na inovação tecnológica. Rocha também afirma que a empresa torna-se mais competitiva quando realiza suas atividades a um custo mais baixo ou de forma mais eficiente do que suas concorrentes, e além disso, uma empresa consegue inovações tecnológicas quando realiza pesquisas permanentemente.

Dentro de um cenário de competição global, as empresas sempre buscam novos mercados, procurando ultrapassar as barreiras impostas pelas proteções internas de cada país. Cada vez mais existe um aumento do comércio entre os países, levado principalmente pela competitividade e pelas inovações tecnológicas. Para conquistar novos mercados é preciso estar preparado para responder com rapidez e agilidade às mudanças por eles impostas, mantendo a qualidade do produto e de seus serviços. (ROCHA, 2017)

Esse contexto envolve também a questão de competitividade, que pode ser buscada pelas empresas portuárias inseridas em determinado país, e de acordo com Porter (1999, p.167) a competitividade de um país necessita da capacidade de sua indústria de buscar estar sempre inovando e melhorando. Em virtude das pressões e dos desafios, as companhias alcançam uma posição de vantagem com relação aos competidores mais relevantes do mundo. Estas acabam por se beneficiar da existência de concorrentes poderosos no próprio país, de um pilar de fornecedores internos agressivos e de clientes locais exigentes.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

LOGÍSTICA E COMPETITIVIDADE

A logística começou como estratégia militar, fundamental no abastecimento de tropas deslocadas, e em meados do século XX, se desenvolveu a logística empresarial, que no início era uma cópia ou adaptação das técnicas militares e hoje é uma atividade que pode definir a competitividade de uma empresa (COSTA; DIAS; GODINHO, 2010, p.9).

Para Leite (2003, p.16), a logística envolve planejamento, operação e o controle no fluxo dos materiais, serviços e informações de uma empresa, integrando as funções do sistema desde a produção até o destino final do produto, com isso garantindo vantagens competitivas na cadeia de abastecimento e na satisfação dos clientes.

De acordo com Rocha (2017, p.12), é possível considerar que os objetivos básicos da perspectiva logística são os de tratar suas atividades como um sistema que garanta sua eficiência, buscando redução de custos e tempo de entrega. O autor diz ainda que, para que isso seja possível, deve existir uma integração de toda a cadeia produtiva, desde a compra de matéria-prima até a entrega do produto final, assim como as atividades de pós-venda e de logística reversa.

Nesse sentido, segundo David (2017) os gerentes na área de logística podem dar mais importância à garantia de uma vantagem diferencial com relação aos concorrentes, promovendo um serviço de mais qualidade para os clientes, concedendo superior condição de entrega, procurando trabalhar com fornecedores e clientes para assegurar mais flexibilidade, diminuindo ao máximo a burocracia do processo como um todo.

A década de 1990 viu a integração da logística na gestão da cadeia de fornecimento, e o início dos anos 2000 presenciou o surgimento da gestão da cadeia de suprimentos como ferramenta estratégica; pela década de 2010 tinha-se claramente um meio pelo qual as empresas buscaram vantagem competitiva e que agora comandava a atenção dos gestores de topo, muitas vezes com a criação do cargo de diretor de gestão da cadeia de suprimentos. (DAVID, 2017, p. 32)

TRANSPORTE MARÍTIMO

No transporte internacional, o principal e mais utilizado meio de transporte é o aquaviário, com o transporte marítimo. O transporte marítimo é o modal que possui a maior capacidade de carga e o menor custo de frete, permitindo a movimentação de diversos tipos de mercadorias, através de navios, personalizados para cada tipo de carga (SILVA, 2008, p.43), a forma mais utilizada para unitizar as cargas são os contêineres.

De acordo com Silva (2008, p.101), os contêineres foram desenvolvidos para ser um equipamento de unitização que pudesse receber diversos tipos de cargas e que fosse facilmente movimentado pelos principais modais de transporte. O uso do contêiner para o transporte de carga se iniciou em 1920, sendo desenvolvido para a sua utilização nos sistemas de três linhas ferroviárias norte-americanas e em 1955 um empresário teve a ideia de adaptar um navio para transportar contêineres segundo Cuoco, (2008).

Conforme Keedy (2015), em 26/04/1956 o navio “Ideal X”, que era um navio tanque adaptado, navegou com 58 contêineres em seu convés, estreando o uso das caixas de metal no transporte marítimo. Em 1957 surgiu o primeiro navio porta contêiner da história, e tinha capacidade para 226 unidades de 35 pés, que seria 395,5 TEU, que refere-se a um contêiner de 20 pés, e é utilizado como padrão para medida de contêineres. Em 1968 a ISO (*International Standards Organization*) padronizou as medidas dos contêineres em 10, 20, 30 e 40 pés.

OS PRINCIPAIS PORTOS MUNDIAIS

Com o transporte marítimo como principal meio de transporte para exportação e importação e navios cada vez maiores e mais modernos, os portos também precisam se adaptar para acompanhar esse crescimento na demanda.

Segundo o Banco Mundial (2018) com base no indicador mundial de desempenho logístico, *Logistics Performance Index* (LPI), realizado a cada dois anos, os países mais eficientes em 2016 foram avaliados de acordo com os seguintes critérios:

- a) Alfândega (*Customs*) – Nesse critério é avaliado a eficiência do processo de liberação ou desembaraço de cargas (ou seja, rapidez, simplicidade e previsibilidade das formalidades) pelas agências de controle de fronteiras, incluindo as alfândegas;
- b) Embarques internacionais (*International Shipments*) – Avalia a facilidade de organizar remessas com preços competitivos;

- c) Competência logística (*Logistics competence*) – Avalia a competência e qualidade da indústria local de serviços logísticos (por exemplo, operadores de transporte, despachantes aduaneiros);
- d) Rastreamento e acompanhamento (*Track and tracing*) – Avalia a capacidade de rastrear e acompanhar consignações/carga;
- e) Pontualidade (*Timeliness*) – Critério que avalia a tempestividade, rapidez e economia de tempo; pontualidade das remessas em chegar ao destino dentro do prazo de entrega programado ou esperado.

Listados a seguir, no Quadro 1, estão os 10 países com melhor pontuação nos critérios LPI em ordem pela maior pontuação.

Quadro 1 – Indicador Mundial de Desempenho Logístico - LPI 2016

Country	Year	LPI Rank	LPI Score
Germany	2016	1	4.23
Luxembourg	2016	2	4.22
Sweden	2016	3	4.20
Netherlands	2016	4	4.19
Singapore	2016	5	4.14
Belgium	2016	6	4.11
Austria	2016	7	4.10
United Kingdom	2016	8	4.07
Hong Kong, China	2016	9	4.07
United States	2016	10	3.99

Fonte: Logistics Performance Index 2016 (2018).

Nota: Adaptado pelos autores

Visando a Pesquisa LPI como avaliação do desempenho total logístico por país e o objetivo deste trabalho, foram selecionados os principais portos em cada um dos países listados anteriormente. Tal seleção se deu por meio da pesquisa *World Container Traffic Data 2017* (Dados de tráfego de contêineres do mundo de 2017) divulgada pela *International Association of Ports and Harbors* (IAPH). Listados os principais portos mundiais, conforme Quadro 2, foram analisadas as informações em busca dos diferenciais competitivos de cada um deles. As informações foram obtidas por meio dos sites eletrônicos dos próprios portos.

Quadro 2 – Ranking de tráfego de contêineres IAPH 2017

Country	Most important port
Germany	Hamburgo
Luxembourg	Luxemburgo
Sweden	Stockholm
Netherlands	Rotterdam
Singapore	Singapore
Belgium	Antwerp
Austria	Vienna
United Kingdom	Felixstowe
Hong Kong, China	Shangai
United States	Los Angeles

Fonte: International Association of Ports and Harbors (2018)

Nota: Adaptado pelos autores.

METODOLOGIA

Segundo Gil (2010), o principal benefício de realizar uma pesquisa bibliográfica está no fato de possibilitar ao investigador a garantia de uma série de fatos muito mais abrangente que aquela que poderia diretamente pesquisada.

A pesquisa bibliográfica é elaborada com base em material já publicado. Tradicionalmente, esta modalidade de pesquisa inclui material impresso, como livros, revistas, jornais, teses, dissertações e anais de eventos científicos. Todavia, em virtude da disseminação de novos formatos de informação, estas pesquisas passaram a incluir outros tipos de fontes, como discos, fitas magnéticas, CDs, bem como o material disponibilizado pela Internet. (GIL, 2010, p. 29)

No presente trabalho a pesquisa bibliográfica foi utilizada para auxiliar no embasamento teórico e no entendimento do tema, bem como na identificação das características dos principais portos mundiais por meio da consulta aos sites oficiais.

E para captar a opinião de Agentes Logísticos que operam com os portos foi necessário um questionário estruturado, aplicado intencionalmente para 8 agentes logísticos com mais de 10 anos de experiência na área internacional. A amostragem definida foi intencional, segundo Lakatos (2003, p. 163), a amostra é uma parcela convenientemente selecionada do universo (população), é um subconjunto do universo, ou seja, a amostragem de agentes logísticos foi escolhida sem critérios especiais, apenas em suas experiências na área internacional.

As respostas foram transcritas e analisadas por meio da técnica de Análise de Conteúdo e os dados coletados foram avaliados com utilização de técnicas estatísticas. Vergara (2009, p. 5) afirma que a análise de conteúdo diz respeito ao estudo de textos e documentos e é uma técnica de análise de comunicações associada aos significados ou aos significantes da mensagem. Utiliza tanto procedimentos sistemáticos e objetivos da descrição do conteúdo, quanto inferências ou deduções lógicas.

ANÁLISE DOS RESULTADOS

Primeiramente, foram elencados os portos que são referências mundiais com base no Indicador Mundial de Desempenho Logístico de 2016 (LPI Global Rankings 2016), que avalia o desempenho total logístico do país, analisando itens como a alfândega do país, seus embarques internacionais, sua competência logística, sua eficiência no rastreamento e acompanhamento de suas cargas e a pontualidade de entrega de suas remessas e na sequência é apresentada a pesquisa com a visão dos agentes de logística.

DIFERENCIAIS ENCONTRADOS NOS PRINCIPAIS PORTOS MUNDIAIS

Nesta fase, por intermédio do ranking de desempenho logístico do Banco Mundial, foi possível identificar os 10 principais países desse *ranking*, e com base no índice de movimentação de contêineres da Associação Internacional dos Portos, foi elencado o principal porto de cada país mostrado no *ranking*. Com o nome de todos os portos, foi iniciada a pesquisa nos sites oficiais e colhidas as informações das principais características e especificações de cada porto. Com isso foi possível identificar os diferenciais desses portos, conforme apresentado no Quadro 3.

Quadro 3 – Diferenciais competitivos dos principais portos mundiais de acordo com LPI 2016.

Porto	Diferenciais
Hamburgo	Possibilidade de receber grandes embarcações; recebem contêineres, graneis e passageiros; conexão com trens; empresas integradas; equipamentos modernos.
Luxemburgo	Faz parte do centro logístico intercontinental da Europa; plataforma tri modal; conexão para ferrovia e rodovia; focado em granel pesado.
Stockholm	Possibilidade de receber grandes embarcações; recebem contêineres, graneis e passageiros; conexão com trens; conjunto de vários portos; área especializada para Ro-Ro; armazenamento normal, aquecido e refrigerado.
Rotterdam	Possibilidade de receber grandes embarcações; pode receber todo tipo de carga; conexão com trens; terminais mais avançados do mundo; equipamentos de última geração; conexão com ferrovia, estradas e rios.
Singapore	Alta tecnologia de supervisão dos serviços; pode receber todo tipo de embarcação; guindastes de cais para 22 fileiras; possibilidade de receber grandes embarcações; guindaste com controle remoto; um único operador pode operar até seis guindastes; está entre os 10 maiores registros de navio do mundo.
Antwerp	Cooperação entre empresas privadas, autoridades e equipe portuária; sempre trabalhando em expansão para antecipar a demanda; considerado a maior área portuária do mundo; cais cobertos; possibilidade de receber todo tipo de carga; acesso por mar, trilhos, rodovias e rios; localização centralizada permite ligação rápida com o interior da Europa; porto multifuncional (serviços das empresas se complementam).
Vienna	Vários portos formam o Vienna Harbour Group; possibilidade de receber todo tipo de carga e passageiros; maior depósito alfandegário da Áustria; pistas de transbordo de contêiner de vagões; equipamentos modernos; serviços para contêiner (venda, reparo, limpeza); área para carregamento de cargas de alto peso; zonas de carregamento cobertas; amplo local para armazenagem de veículos com oficina, lava-car e posto de combustível.
Felixstowe	O maior porto de contêineres da Grã-Bretanha; ligações rodoviárias e ferroviárias para diversos pontos do país; berços para receber grandes embarcações; maiores guindastes do mundo; levanta até 2 contêineres por vez; carregamento simultâneo de navios mega; maior terminal ferroviário da Grã-Bretanha; conexão direta com vários destinos no país.
Shanghai	Possui 34 guindastes dos mais modernos do mundo; acomoda navios porta contêiner de quinta e sexta geração; 5 terminais com máquinas de alta tecnologia; terminal de granel com 9 km de esteiras; pode receber todo tipo de carga e passageiros.
Los Angeles	O primeiro porto de contêiner dos EUA; capacidade de receber todo tipo de carga e passageiros; trabalhos com mais contêineres por navio que qualquer outro complexo portuário do mundo; grande terminal para refrigerados; tecnologia de ponta para rastreamento das embarcações; pátio de veículos com ferrovia para transporte; acesso a 32 km de ferrovias.

Fonte: Elaboração dos autores (2018).

Em análise aos diferenciais dos portos, verificou-se que os que mais predominam na maioria dos portos são:

- a) Possibilidade de receberem todo tipo de carga – A maioria dos portos pesquisados recebe cargas granéis, fracionados, combustíveis, automóveis, contêineres e em muitos deles, recebem também navios de passageiros.
- b) Capacidade de receber navios de grande porte – Em praticamente todos os portos pesquisados é notado capacidade de receber navios de grande porte, com mais de 300m de comprimento, e, em alguns locais, é possível trabalhar com mais de um deles por vez.
- c) Inovação e tecnologia – Em todos os portos pesquisados, são citadas a inovação e tecnologia das máquinas e equipamentos e softwares utilizados nas operações portuárias, e também a busca constante de atualização e expansão do porto.
- d) Vias de acesso – a localização e facilidade de acesso, com diversas vias principalmente por trilhos, que é um modal barato e com alta capacidade de carga também é notado em todos os portos pesquisados.
- e) Cooperação entre empresas e autoridades – Um ponto notado em vários dos portos pesquisados é uma forte cooperação entre o porto, empresas privadas e autoridades, agilizando a comunicação e acelerando os processos burocráticos nos embarques.

Com essas informações portanto, foi possível chegar ao Quadro 4, onde são apresentados os 5 principais diferenciais encontrados nos portos pesquisados.

Quadro 4 – Principais diferenciais competitivos dos portos pesquisados

1	Possibilidade de receber todo tipo de carga
2	Capacidade de receber os maiores navios da atualidade
3	Equipamentos e softwares atuais e de alta tecnologia
4	Eficientes vias de acesso
5	Excelente cooperação entre porto, autoridades e empresas privadas

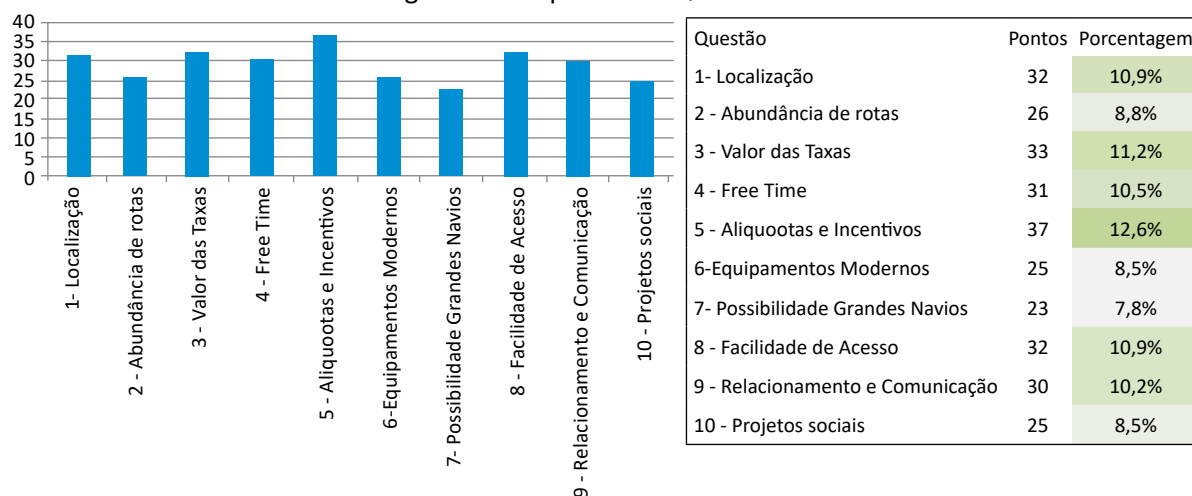
Fonte: Elaboração dos autores (2018).

ITENS QUE PODEM INFLUENCIAR AGENTES LOGÍSTICOS NA ESCOLHA DE PORTOS PARA SUAS OPERAÇÕES.

Para identificar os principais aspectos considerados relevantes na visão dos agentes logísticos, foi aplicado um questionário, constando dez características ou serviços apresentados pelos portos mundiais. Este questionário elencou as questões com alternativas de 1 a 5 e por grau de importância, onde o menor número atribuído à alternativa representava menor importância para o agente e o maior número maior importância respectivamente. Os agentes responderam ao questionário com base em suas experiências em sua rotina com seus clientes na escolha de um porto para embarcar suas cargas.

A pesquisa foi realizada com 8 Agentes de Carga que efetuam embarques nos portos brasileiros e internacionais a serviço de empresas de todo o Brasil. O critério utilizado na análise das respostas foi a soma de pontos de cada item, com base no número informado pelos pesquisados, e com o resultado foi possível identificar qual o peso de cada item. Analisando o resultado foi possível verificar que, o ponto que apareceu em todas as respostas como importante ou muito importante foi a questão de incentivos fiscais e diferenças nas alíquotas. Em segundo ficaram a localização, o valor das taxas, e facilidade multimodal. Tempo de *free time* e bom relacionamento pessoal ficam em terceiro. Equipamentos modernos, abundância de rotas e envolvimento com projetos sociais ficaram no quarto lugar. E por último, um dos diferenciais que poderia ser considerado importante, a possibilidade de receber navios de grande porte, não é muito relevante na visão das empresas pesquisadas, e na maioria das respostas foi classificado como neutro. Na Figura 1 é exibido a pontuação para cada item pesquisado e também um gráfico de barras para comparação.

Figura 1 – Respostas do Questionário



Fonte: Elaboração dos autores (2018).

No Quadro 5 são organizadas por ordem de peso as mesmas questões do quadro anterior, porém, organizadas por ordem de maior peso, ou seja, Alíquotas e Incentivos fiscais têm o maior peso na escolha de um porto, e a possibilidade de receber grandes navios não é muito relevante. Para identificar os itens importantes que influenciam na escolha de um porto, na visão dos agentes logísticos foi aplicado questionário com perguntas direcionadas que com a percepção da necessidade de seus clientes responderam de acordo com o grau de importância para cada aspecto solicitado. A seguir o resultado para cada item do questionário com sua pontuação e percentual de grau de importância: Alíquotas e incentivos

(37 pontos; 12,6%), Valor das taxas (33 pontos; 11,2%), Localização (32 pontos; 10,9%), Facilidade de acesso (32 pontos; 10,9%), *Free Time* (31 pontos; 10,5%), Relacionamento e Comunicação (30 pontos; 10,2%), Abundância de rotas (26 pontos, 8,8%), Equipamentos modernos (25 pontos, 8,5%), Projetos sociais (25 pontos, 8,5%) e Possibilidade Grandes Navios (23 pontos, 7,8%).

Quadro 5 – Pontuação das respostas do questionário

Questão	Pontos	Porcentagem
5 - Alíquotas e Incentivos	37	12,6%
3 - Valor das Taxas	33	11,2%
1- Localização	32	10,9%
8- Facilidade de Acesso	32	10,9%
4 - Free Time	31	10,5%
9 - Relacionamento e Comunicação	30	10,2%
2 - Abundância de rotas	26	8,8%
6 - Equipamentos Modernos	25	8,5%
10 - Projetos sociais	25	8,5%
7 - Possibilidade Grandes Navios	23	7,8%

Fonte: Elaboração dos autores (2018).

ALTERNATIVAS DE DIFERENCIAIS COMPETITIVOS COM BASE NA ANÁLISE DOS RESULTADOS

Com a análise dos resultados das pesquisas, tornou-se possível a visualização dos diferenciais que contribuíram para o destaque dos portos pesquisados, no ranking de eficiência logística, e por meio da resposta dos questionários respondidos pelos agentes de cargas, foi possível identificar os itens considerados mais importantes, e que podem influenciar na escolha de um porto para efetuar operações logísticas para seus clientes.

No Quadro 6 foram destacados os 5 principais diferenciais de cada pesquisa (diferenciais identificados nos principais portos mundiais e visão dos agentes logísticos), e com a análise desse quadro, foi possível elencar os itens que poderiam ser agregados aos diferenciais e/ou serviços de portos no estado do Paraná.

Quadro 6 – Principais diferenciais das pesquisas nos principais portos mundiais e visão dos agentes logísticos.

	Diferenciais encontrados nos principais portos mundiais	Itens mais importantes na visão dos Agentes logísticos
1	Capacidade de receber os maiores navios da atualidade.	Alíquotas e incentivos fiscais
2	Equipamentos e softwares atuais e de alta tecnologia.	Valores e taxas
3	Possibilidade de receber todo tipo de carga:	Localização próxima e facilidade de acesso multimodal.
4	Eficientes vias de acesso.	Maior <i>free time</i> de armazenagem.
5	Excelente cooperação entre porto, autoridades e empresas privadas.	Bom relacionamento interpessoal e facilidade de comunicação.

Fonte: Elaboração dos autores (2018).

Conforme apresentado no Quadro 7, em resumo, são apresentados os seguintes itens identificados na pesquisa que podem ser utilizados pelos portos no estado do Paraná e apreciados pelos agentes de carga que indicam áreas de infraestrutura, serviços, relacionamento com pessoas e área governamental.

Quadro 7 – Diferenciais em destaque

Destaque	Área
Possibilidade de receber todo tipo de carga.	Infraestrutura
Eficientes vias de acesso.	Infraestrutura
Localização próxima e facilidade de acesso multimodal.	Infraestrutura
Valores das taxas.	Serviços
Maior <i>free time</i> de armazenagem.	Serviços
Excelente cooperação entre porto, autoridades e empresas privadas.	Relacion. Com Pessoas
Bom relacionamento interpessoal e facilidade de comunicação.	Relacion. Com Pessoas
Alíquotas e incentivos fiscais.	Área governamental

Fonte: Elaboração dos autores (2018).

- a) Possibilidade de receber todo tipo de carga – Este item foi visualizado em todos principais portos mundiais pesquisados e apontado como forte diferencial.
- b) Eficientes vias de acesso – Também encontrado em todos os principais portos pesquisados, as vias de ligação do porto com pontos importantes no país são um grande diferencial que reduz o tempo de transito entre o porto e o destino inicial ou final da carga, todos os portos pesquisados possuem uma eficiente rota ferroviária com conexão direta dos vagões com os terminais.
- c) Excelente cooperação entre porto, autoridades e empresas privadas – Este item destaca a facilidade de comunicação entre o porto, as autoridades, e as empresas

privadas, este tema depende de treinamento de pessoal e eficientes meios de comunicação. Este também é um tema considerado como importante na escolha de um porto por parte dos Agentes de Carga.

- d) Valores das taxas e serviços – Esse item foi considerado como importante pelos agentes de carga, porém para ser considerado diferencial, dependerá da área comercial de um porto que queira aplicar.
- e) Maior *free time* de armazenamento – Da mesma forma do item “d”, poderá ser considerado como diferencial dependendo de área comercial de um porto.
- f) Bom relacionamento interpessoal e facilidade de comunicação – Este tema foi apontado como importante pelos Agentes de Carga e também se destaca nos principais portos, como já mencionado no item “c”.
- g) Localização próxima e facilidade multimodal – O tema “localização próxima” não pode ser considerado como diferencial, pois este aspecto depende de onde o cliente está situado, e a facilidade de acesso multimodal, é um diferencial apresentado nos portos pesquisados, conforme já mencionado no item “b”.
- h) Alíquotas e incentivos fiscais – Esse tema ficou em primeiro lugar como critério de escolha de um porto para embarque, segundo a pesquisa com os agentes de carga, porém esse diferencial não depende dos portos, e sim do Governo, com isso, seria um diferencial do Estado, e não dos terminais portuários. Além disso, seria aplicado às operações de importação apenas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho foram abordados aspectos que envolvem os diferenciais competitivos no ramo portuário com base nos portos considerados como referência mundial e na visão dos agentes logísticos. Para encontrar o diferencial nos portos, foram realizadas pesquisas *online* nos sítios eletrônicos oficiais de cada porto identificado como referência mundial - por meio de pesquisa desenvolvida pelo Banco Mundial, o Indicador Mundial de Desempenho Logístico de 2016 (LPI Global Rankings 2016). Pesquisa esta que é realizada a cada dois anos, utilizando critérios como Alfândega, Embarques internacionais, Competência Logística, Rastreamento e Acompanhamento, e Pontualidade para identificar os países com melhor desempenho em logística. Posteriormente, para identificar os portos referências, cujos seriam objeto do objetivo específico, foi utilizada a pesquisa *World Container Traffic Data*

2017 (Dados de tráfego de contêineres do mundo de 2017) divulgada pela *International Association of Ports and Harbors* (IAPH), com os principais portos de cada país listados no LPI Global Rankings 2016, foram identificados como principais portos referências mundiais: Hamburgo (Alemanha), Luxemburgo (Luxemburgo), Estocolmo (Suécia), Rotterdam (Holanda), Singapura (Singapura), Antuérpia (Bélgica), Vienna (Áustria), Felixstowe (Reino Unido), Shanghai (China) e Los Angeles (Estados Unidos), e notados como seus principais diferenciais competitivos: Possibilidade de receber todo tipo de carga, Capacidade de receber os maiores navios da atualidade, Equipamentos e *softwares* atuais e de alta tecnologia, Eficientes vias de acesso, Excelente cooperação entre porto, autoridades e empresas privadas. Com a realização deste trabalho foi possível notar aspectos não conhecidos relacionados aos portos considerados como principais mundiais, de acordo com esta pesquisa, e elencados no parágrafo anterior. Além de novas tecnologias e características que só foram notadas em portos fora do Brasil, e que se fossem presentes nacionalmente, poderiam influenciar muito positivamente no desempenho logístico e econômico do país.

Pode-se concluir que os diferenciais competitivos que podem ser considerados por portos paranaenses para fortalecer sua atuação com base em estudos de portos considerados referências mundiais são: a possibilidade de receber todo tipo de carga, eficientes vias de acesso e localização próxima e facilidade de acesso multimodal, que envolvem a área de Infraestrutura; valores das taxas e maior *free time* de armazenagem, na área de Serviços; e na área de Relacionamento com Pessoas, a excelente cooperação entre porto, autoridades e empresas privadas, além do bom relacionamento interpessoal e facilidade de comunicação. Também foi identificado como diferencial apontado pelos Agentes Logísticos, as alíquotas e incentivos fiscais, porém, a alteração ou mudança deste item depende de uma intervenção governamental por meio de políticas que possam incentivar as trocas internacionais principalmente focando as importações aonde essas alíquotas são aplicadas.

Visando dar continuidade ao estudo realizado, caso aplicado por algum porto, poderia ser sugerido um posterior acompanhamento da aplicabilidade dos diferenciais competitivos identificados, relacionando-os com a real eficácia nos resultados de um porto no estado do Paraná e quais seus impactos comparados aos portos de outros estados. A sugestão de novas pesquisas se dá pelo fato da importância das descobertas de novas ideias e conceitos a respeito de fatores que movimentam a economia de um país e o quão valioso é a descoberta de melhorias para uma cultura, demonstrando mais importância ao projeto de uma nação em constante desenvolvimento.

REFERÊNCIAS

- BANCO MUNDIAL. 2016. **Global Rankings 2016**. Disponível em: <<https://lpi.worldbank.org/international/global?sort=asc&order=LPI%20Rank#datatable>>. Acesso em maio de 2018.
- COSTA, João Paulo; DIAS, Joana Matos; GODINHO, Pedro. **Logística**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2010.
- CUOCO, M. **Otimização da seleção e alocação de cargas em navios de contêineres**. 2008. 116 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Sistemas Logísticos) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- DAVID, Pierre A. **Logística Internacional: gestão de operações de comércio internacional**. São Paulo: Cengage Learning, 2017.
- GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS. 2017. **World Container Traffic Data 2017**. Disponível em: <<https://www.iaphworldports.org/statistics>>. Acesso em: 12 maio 2018.
- KEEDY, Samir. História do container. **Enciclopédia Aduaneira**, São Paulo, 2015. Disponível em <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/historia-do-container-samir-keedi>>. Acesso em: 12 maio 2018.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003. Disponível em: <https://docente.ifrn.edu.br/olivianeta/disciplinas/copy_of_historia-i/historia-ii/china-e-india>. Acesso em: 7 jul. 2018.
- LEITE, Paulo Roberto. **Logística Reversa: meio ambiente e competitividade**. São Paulo: Prentice Hall, 2003.
- PORTER, Michael E. **Competição: estratégias competitivas essenciais**. 10. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1999.
- ROCHA, Paulo Cesar Alves. **Logística & aduana**. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2017.
- SILVA, Luiz Augusto Tagliacollo. **Logística no comércio Exterior**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008.
- VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 10. ed. São Paulo: Atlas, 2009.