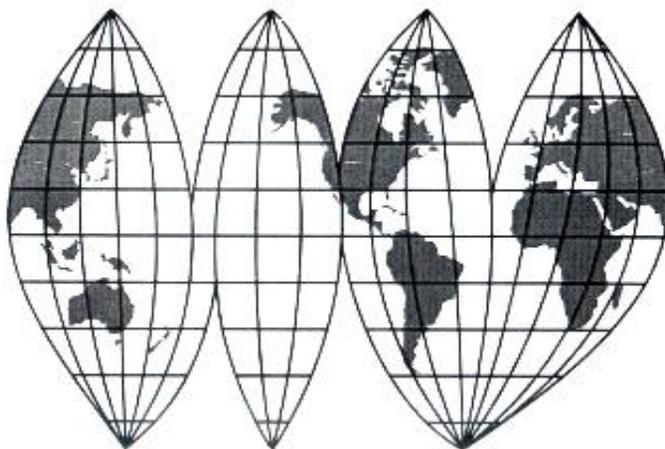


Universidade Federal de Santa Catarina

Centro de Filosofia e Ciências Humanas

Departamento de Geociências



ISSN 1519 – 4639

ISSNe 2448-265X

**Sistema Portuário da Coreia do
Sul: Com Referência ao Porto de
Busan**

Lee, Mee-Joung

Florianópolis, Número 29 - Dezembro 2013

Cadernos Geográficos

**Sistema Portuário da Coréia do Sul : Com
Referência ao Porto de Busan**

Lee, Mee- Joung

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

Reitor: Roselane Neckel
Vice-Reitor: Lúcia Pacheco

CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

Diretor: Paulo Pinheiro Machado
Vice-Diretor: Sônia Weidner Maluf

DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS

Chefe: Antônio Fernando H. Fetter Filho
Sub-Chefe: Nazareno José de Campos

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Coordenador: Aloysio M. De Araújo Junior
Sub-Coordenador: Elson Manoel Pereira

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

Cadernos Geográficos

GCN / CFH / UFSC

ISSN 1519-4639

ISSNe 5448-265X

Cadernos Geográficos é uma publicação editada pelo Departamento de Geociências da Universidade Federal de Santa Catarina.

Comissão Editorial / Editorial Comission:

- Armen Mamigonian
- Carlos José Espíndola
- José Messias Bastos
- Magaly Mendonça
- Maria Lúcia de Paula Hermann

Capa: Marcelo Perez Ramos

Diagramação: Edson de Morais Machado

(Catalogação na fonte por Daurecy Camilo – CRB 14/416)

Cadernos Geográficos / Universidade Federal de Santa Catarina.
Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Departamento de
Geociências. – nº 15 (Maio 2006) – Florianópolis: Imprensa
Departamento de Geociências, 2006.

ISSN 1519-4639

ISSNe 2448-265X

1. Geografia 2. Periódico I. Universidade Federal de Santa
Catarina.

Endereço para correspondência e assinatura

Mailing address subscriptions

Universidade Federal de Santa Catarina
Centro de Filosofia e Ciências Humanas
Departamento de Geociências
Campus Universitário – Trindade
88.040-900 – Florianópolis – SC

E-mail: cadernosgeograficos@contato.ufsc.br

Endereço Eletrônico: www.cadernosgeograficos.ufsc.br

Nota Editorial

Dando continuidade à política de publicação do departamento de geociências da UFSC o Caderno Geográfico número 30 apresenta o trabalho de Lee, Mee-Joung intitulado “Sistema Portuário da Coréia do Sul : Com Referência ao Porto de Busan”. Este texto é parte integrante do projeto de pesquisa “A ocupação dos principais portos e movimentação no Brasil e no mundo: das hinterlândias portuárias às relações com a mundialização da economia” sob coordenação de Armen Mamigonian.

Nos últimos anos, os principais portos do mundo passaram por profundas reformas, visando ampliar sua competitividade. Os países inseridos no comércio mundial passaram, através de diferentes estratégias, a desempenharem novas funções na divisão internacional do trabalho.

Neste sentido, a Coréia do Sul, tendo o comércio exterior como uma das forças motrizes do seu desenvolvimento, promoveu a transformação de sua infraestrutura portuária, através de instalações específicas, com funcionamento flexível e automático. Tratou-se de uma transformação assentada na desverticalização e na terceirização de diferentes atividades de transporte, logística, etc. O novo porto de Busan, tema central desse texto, começou a ser desenvolvido a partir de 1995 com a meta de se tornar o principal porto internacional concentrador de contêineres para reduzir vários gargalos e construir um complexo logístico de nova geração. A realização do projeto do Novo Porto de Busan, começou a se realizar com o financiamento cooperativo entre os capitais governamentais e privados e, neste aspecto, a BPA se tornou uma entidade principal através do uso da gestão flexível e independente.

O texto, assinado por Lee, Mee-Joung, está dividido em duas partes, além da introdução e a conclusão. Na primeira parte discute-se o Sistema portuário e a evolução dos portos coreanos. Já a segunda parte apresenta-se o Porto de Busan e o seu funcionamento geoeconômico. Trata-se, portanto, de uma referência importante para os estudiosos da dinâmica do sistema portuária mundial e, mais especificamente, na Ásia.

Editorial note

Continuing the publication policy of the geosciences department from UFSC, the Geographic Book number 30 presents the work of Lee Mee-Joung entitled “Port system in South Korea: With Reference to the Port of Busan”. This text is part of the research Project “The occupation of the main ports and movement in Brazil and the world: port hinterlands relations with the globalization of the economy” coordinated by Armen Mamigonian.

In the last years, the major ports in the world have undergone profound reforms aimed at increasing competitiveness. The countries included in world trade passed through different strategies, to play new roles in the international division of labor.

In this regard, South Korea, having foreign trade as one of the driving forces of development, promoted the transformation of its port infrastructure through specific facilities, with flexible and automatic operation. This transformation was seated in verticalization and outsourcing of various activities of transport, logistics, etc. The new port of Busan, central theme of this text, began to be developed in 1995 with the goal of becoming the leading international hub port containers to reduce various bottlenecks and build a logistics complex of new generation. The realization of the Project for the new Port of Busan, started to perform with cooperative funding between government and private capital and, in this aspect the BPA has become a major entity through the use of flexible and independent management.

The text signed by Lee, Joung-Mee, is divided into two parts, moreover the introduction and conclusion. The first part discusses the port system and the evolution of Korean ports. The second part presents the Port of Busan and its geo-economic operation. It is therefore an important reference for researchers of the dynamic global port system and more particularly in Asia.

Sumário

| | |
|---|-----------|
| I. Introdução | 10 |
| II. Sistema portuário e a evolução dos portos coreanos | 12 |
| 1. O âmbito sócio-econômico e político..... | 12 |
| 2. A metamorfose do regionalismo e regionalização no Extremo Oriente .. | 17 |
| 3. Modernização portuária asiática | 20 |
| 3.1. Reforma portuária coreana no paradigma econômico..... | 24 |
| 4. Processo de reforma portuária da Coreia na Ásia | 29 |
| 4.1. Processo de privatização portuária na Coreia | 31 |
| 4.2. Processo político da reforma portuária | 35 |
| 4.3. O processo institucional da reforma portuária..... | 38 |
| 5. Novo sistema portuário coreano e os efeitos | 44 |
| 5.1. A configuração espacial e hinterlândia portuária | 48 |
| 5.2. Realizações e os efeitos..... | 54 |
| 5.3. Âmbito comercial na movimentação portuária | 57 |
| III. Porto de Busan..... | 60 |
| 1. Fluxos econômicos do Porto de Busan | 61 |
| 2. Configuração geográfica do Porto de Busan..... | 66 |
| 3. Reforma do Porto de Busan : sistema e atores..... | 76 |
| 4. Hinterlândia do Porto de Busan | 79 |
| IV. Conclusão | 83 |
| Referências Bibliográficas | 87 |

Summary

| | |
|---|-----------|
| I. Introduction | 10 |
| II. Port system and the evolution of Korean ports | 12 |
| 1. The socio- economic and political context | 12 |
| 2. The metamorphosis of regionalism and regionalization in external East. | 17 |
| 3. Asian Port Modernization | 20 |
| 3.1. Korean port reform in the economic paradigm | 24 |
| 4. Korean port reform process in Asia | 29 |
| 4.1. Port privatization process in Korea | 31 |
| 4.2. Political process of port reform..... | 35 |
| 4.3. The institutional process of port reform..... | 38 |
| 5. New Korean port system and the effects | 44 |
| 5.1. The spatial configuration and port hinterland | 48 |
| 5.2. Achievements and effects..... | 54 |
| 5.3. Commercial area in port handling..... | 57 |
| III. Port of Busan | 60 |
| 1. Economic flows of the Port of Busan | 61 |
| 2. Geographical Setting of the Port of Busan | 66 |
| 3. Reform of the Port of Busan system and actors..... | 76 |
| 4. Hinterland of the Port of Busan | 79 |
| IV. conclusion | 83 |
| References | 87 |

Sistema portuário da Coréia do Sul : Com referência ao Porto de Busan

Lee, Mee-Joung

I. Introdução

Nas últimas décadas, a reforma portuária se tornou o *boom*, entre os países em desenvolvimento, provocando uma corrida para ocupar a melhor posição no ranking mundial dos portos. Os países inseridos no novo sistema mundial¹ consideram esta tendência como uma meta para alcançar o crescimento planejado e é muito natural que a Coréia do Sul seja candidata nessa corrida desde que o seu desenvolvimento econômico foi baseado na exportação. O comércio exterior é a força motriz do país, e é considerada como uma garantia do crescimento econômico e social como um todo.

A transformação da infraestrutura portuária compreende-se dentro do meio logístico, que está cada vez mais presente em toda cadeia produtiva através do desenvolvimento incessante de novas tecnologias e sua adaptação ao novo padrão comercial. E este padrão comercial começou a demandar nova forma portuária baseada em instalações específicas e o sistema de funcionamento flexível e automático. O sistema foi concentrado nos países desenvolvidos no início da sua fase de desenvolvimento, mas, está em expansão atraindo a participação dos novos países em desenvolvimento sob a orientação de configuração a ser realizada. De fato, esta tendência resultou do desenvolvimento da logística, que é considerada como uma chave para aumentar competitividade na cada cadeia produtiva e de distribuição. Trata-se de uma reforma da infraestrutura portuária, portanto, no sentido de inserção em um meio do novo sistema mundial do comércio e da produção.

O transporte marítimo e a base da infraestrutura portuária se

¹ Em dimensão empresarial, a reestruturação do processo produtivo passou a se basear em produção flexível, desverticalização e terceirização, à medida que as empresas multinacionais tendem a se especializar nas atividades principais, encerrando atividades de secundárias.

compõem como elementos importantes na construção do novo meio científico da logística. A logística se entendia como a “logística comercial”, o movimento físico de mercadorias à medida que a frota mercante mundial está registrada em mais de 150 países e o setor de transporte marítimo internacional é responsável pelo transporte de 90% do comércio no mundo (por peso). Mesmo assim, seu âmbito, nos últimos 30 anos, se tornou mais abrangente, envolvendo a ciência da gestão dos negócios, de transporte, embalagem, armazenagem, até regerenciamento de estoque ao longo da passagem de mercadorias de fornecedores a consumidores além das atividades tradicionais.

O porto tem função de receptor de transporte e ligação entre a terra e o mar que determina a fronteira de um país. A reforma da infraestrutura portuária de hoje tem atribuído não só a aumentar o comércio mas também, a produção e consumo à medida que a operação eficiente portuário aumenta competitividade das empresas globais através de aumento de produtividade e ampliação de mercado. A melhoria da infraestrutura portuária corresponde, portanto, ao aumento da escala e velocidade da movimentação de mercadorias. Mesmo assim, na decisão da reestruturação portuária na Coreia requer muito cuidado devido aos riscos prováveis, que possam acontecer devido à sua situação geopolítica, geoeconômica e diplomática particular como a nação dividida – a Coreia do Norte e a Coreia do Sul. O âmbito de função dos portos coreanos não pode depender só da visão econômica e das políticas próprias.

Apesar da modernização portuária de cada país se encaminhe de forma semelhante, suas aplicações e as atuações na realidade ocorrem de maneiras diferentes. A reforma portuária na Coreia tornou importante diretriz da política de infraestrutura e econômica como se referiu no seu desempenho na lista mundial e regional - décima posição mundial ou terceiro entre os países no Extremo Oriente. A reforma portuária é um alvo mais importante para atingir o desenvolvimento da Coreia, já que um país que cresceu em base da orientação à exportação. Com essa relação, este trabalho vai abordar vários contextos relacionados a reforma portuária da Coreia do Sul para saber o sentido de implicação da nova mudança mundial refletido no país através de formação do contexto de sínteses de vários âmbitos de fenômenos e realidades relacionados.

II. Sistema portuário e a evolução dos portos coreanos

1. O âmbito sócio-econômico e político

O porto é um nó de cadeias logísticas regionais e mundiais na movimentação de cargas, constituindo num ativo econômico estratégico nacional, por ter posição geográfica privilegiada na confluência das principais rotas mundiais. O papel dos portos no desenvolvimento 'nacional' é bem mais significativo para a Coreia devido ao seu papel do meio para ser um país de potência econômica². O porto contribui a aumentar o grande potencial de crescimento através de âmplos atividades envolvidas em vários níveis, em termos de comércio, baldeação, e produção etc. Neste aspecto, a infraestrutura portuária compreende mais de três dimensões de função - terminal, econômica e social - sob as quais envolvem diferentes tipos de negócio.

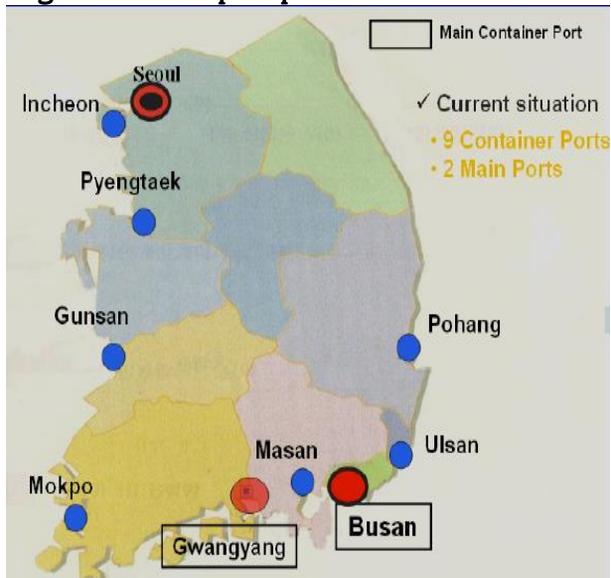
A localização da Coreia do Sul tem certa vantagem geoeconômica no Extremo Oriente ou Nordeste da Ásia entre China cujo crescimento é baseado, principalmente, em fabricação para o mercado mundial e o Japão, que é um país na primeira fileira de potência econômica e tecnológica mundial. Em outras palavras, o papel de portos no desenvolvimento da Coreia é muito importante, já que a sua economia tem sido sustentada através da exportação orientada cujo escoadouro marítimo chega quase 99% do comércio do país. As empresas em geral, tanto importadoras, como exportadoras, necessitam de funcionamento eficiente portuário para maximizar suas receitas, e os portos, por sua vez, devem ser preparados para diminuir o tempo de tráfego e operação de navios, para que possa atender o maior número possível da movimentação portuária.

O funcionamento portuário envolve cada vez mais novas tecnologias, orientando uma rotatividade maior de transportes marítimos com ritmo acelerado do processo de chegada e partida de navios, de carga e descarga e alfandegário. Nos últimos anos mais de 90% da carga internacional é transportada pelos portos marítimos e

² Apud. NG, Adolf K.Y. & Pallis, Athanasios A.(2010), "Port Governance Reforms in Diversified Institutional Frameworks:Generic Solutions, Implementation Asymmetries", p.12

80% desta, se move através de contêineres³. Após o advento de contêineres, a contêinerização dos portos se virou uma moda e a competição inter-portos começou a intensificar nos países asiáticos como a Coreia do Sul, a China e o Japão⁴, já que o comércio exterior destes países tem grande peso nas suas economias⁵. Nesse âmbito, os portos de Busan e de Gwangyang, entre os portos coreanos, se tornaram os principais portos de contêineres do país e o porto de Incheon apoia, por outro lado, a região da capital, Seul, com a função de uma porta de entrada (segundo a figura 1).

Figura 1. Principais portos na Coreia do Sul



Fonte : Song, Dong-Wook & Lee, Sung-Woo, “Port Governance in Korea, 2007, p.357

³ Contêiner é uma caixa no jargão logístico e foi introduzido no mercado em meados anos 50. O seu advento causou aceleração do processo de transporte marítimo e por conseguinte o grande impacto no comércio internacional como um todo. Pierre, David & Stewart Richard, Logística Internacional, Cengage Learning, São Paulo, 2010, pp.18-20.

⁴ LE, Yiping & IEDA, Hitoshi(2010), “Evolution Dynamics of Container Port System with a Geo-Economic concentration: a comparison of Japan, China and Korea,Asian Transport Studies, Vol.1, issue 1, p.46(46-61).

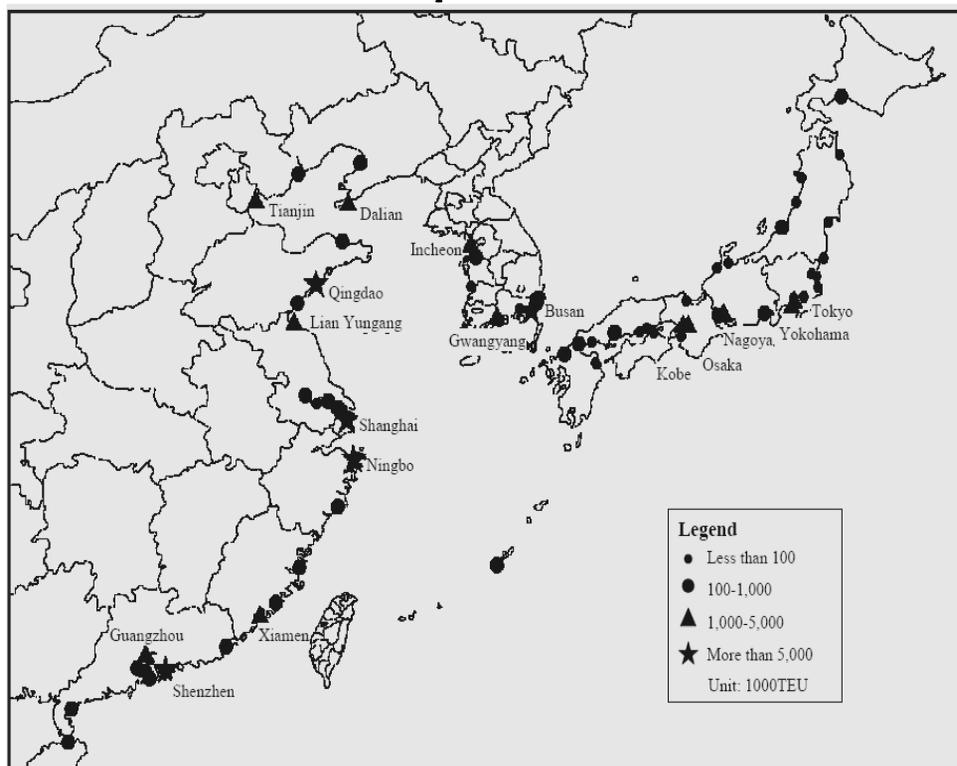
⁵ Apud. Song, Dong-Wook, “Port Reform and Privatization in Korea”, in: Reveley, James & Tull, Malcolm, Port Privatization: The Asia-Pacific Experience, 2008, p.140.

Trata-se de uma mudança geográfica e estrutural notável, nas últimas três décadas, que sobe o número de portos concentradores (*hub ports*)⁶. O advento dos portos concentradores ocorreu para acompanhar o crescimento do comércio mundial, de um lado, uma vez que o número deste tipo de portos está é considerado como um meio de chegar ao país de poderio econômico na região. De outro lado, há tendência de que o crescimento relevante destes mega-terminais, mais especificamente os que lidam com contêineres alavancou eventualmente o comércio mundial como o visto na figura 2⁷.

⁶ *Hub port* consiste em um porto concentrador de cargas e de linhas de navegação. O termo decorre das estratégias de aumentar o tamanho dos navios, concentrar rotas e reduzir o número de escalas adotadas pelas principais companhias marítimas que operam nas principais rotas, com concentrado volume de carga.

⁷ Hub ports subdividem-se, geralmente em três categoria - o *hub* mundial, que presta serviço a nações que circundam os principais oceanos, ou portos de mais de um continente; o regional que presta serviço ao comércio de uma linha costeira completa de um continente e o sub-regional que presta serviço a mercados de uma parte de um continente. [http://www.portogente.com.br/portopedia/Hub_Port_\(Porto_Concentrador\)/](http://www.portogente.com.br/portopedia/Hub_Port_(Porto_Concentrador)/)

Figura 2. Visão global dos portos de contêineres dos países do Extremo Oriente por tamanho em 2005



Fonte : Lee, Yiping & Ieda, Hitoshi, “Evolution Dynamics of Container Port System with a Geo-Economic Concentration Index: A Comparison of Japan, China and Korea”, Asian Transport Studies, Volume1, Issue1, 2010, p.51(pp.46-61)

O desenvolvimento dos portos concentradores de contêiner no Nordeste Asiático é considerado não apenas como o ponto de convergência entre o transporte de cargas e os ambos os portões de intermodal e o transbordo, mas também como um sistema logístico integrado vital no contexto do sistema *hub-and-spoke* com a globalização acelerada de produção e de consumo⁸. Na esfera de relações entre os países desta região e os Estados Unidos, de acordo

⁸ Lee, Paul Tae-Woo & Flynn, Matthew, “Charting a New Paradigm of Container Hub Pot Development Policy: The Asian Doctrine”, Transport Reviews : A Transnational Transdisciplinary Journal, Vol 31, No.6, Nov.2011, p.791(pp.791-806).

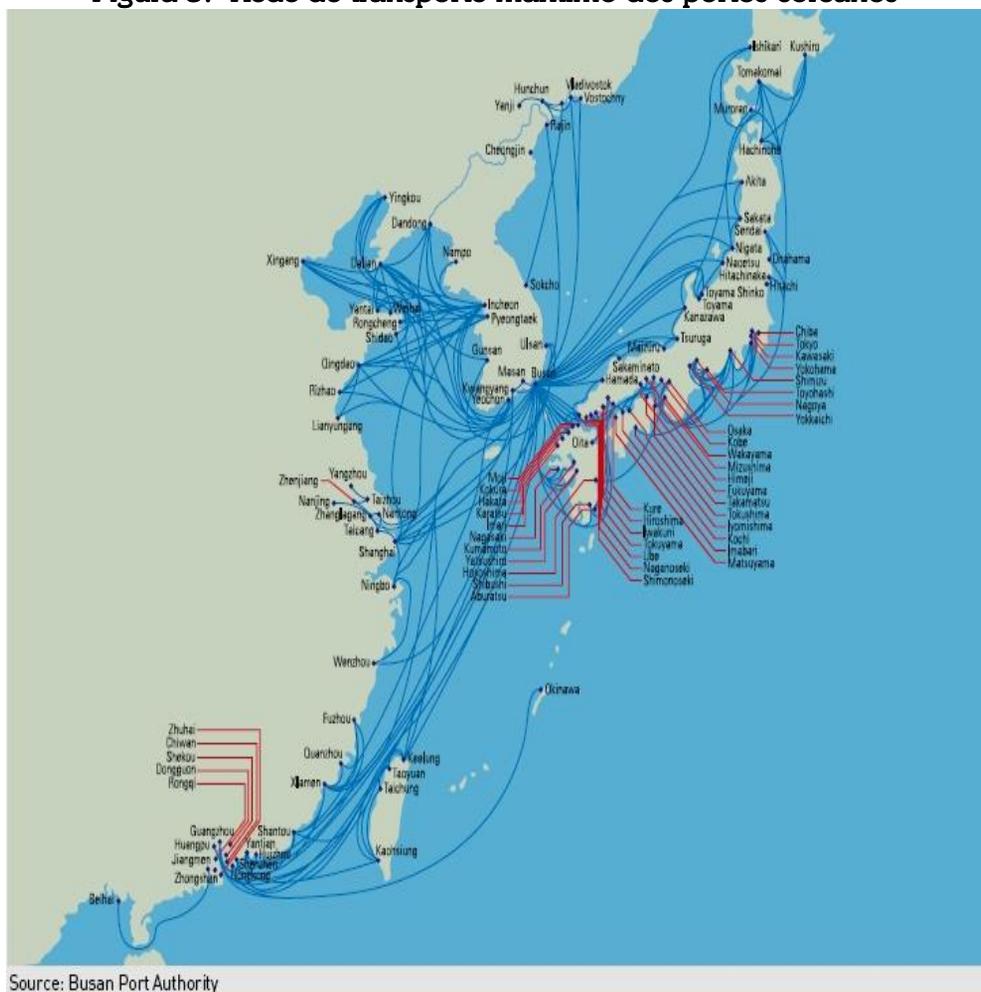
com Vitor Cha, o modelo *hub-and-spokes* se refere a rede da aliança bilateral entre os dois grupos regionais. Neste contexto, os EUA atua como o “eixo” e os países asiáticos, - o Japão, a China e a Coreia – classificados como os “raios”, sendo que existe forte aliança entre o eixo e raios enquanto não há uma conexão firme entre os países dos raios⁹.

Além da ligação interna favorável ao meio produtivo e social do país, os principais portos coreanos em relação ao comércio exterior se define, de fato, por meio da ligação aos os portos dos países vizinhos da região. Os portos estão ligados a 45 portos na China, 60 portos no Japão, e 5 portos na Rússia, como na Figura3. No caso da reunificação com a Coreia do Norte, por outro lado, os portos da Coreia do Sul poderia ser geograficamente bem posicionada para servir como uma porta de entrada para a China e Europa através da rotas ferroviárias na Coreia do Norte.¹⁰

⁹ O *hub-and-spoke distribution paradigm* é o sistema de conexão arranjada como as rodas de biga, nas quais os raios(*spoke*) se move conforme eixo(*hub*)ligado ao centro. Cha, V., 2001, "Powerplay: The Origins of the U.S Alliance System in East Asia", *International Security*34(3), pp.161-166.

¹⁰A Coreia do Sul é considerada como o país insular porque é separado geo-politicamente da Coreia do Norte devido aos sistemas ideológico e político diferentes. Invest Korea (2009), "Promising Investment Opportunities, logistics, p.7. ; Song, Dong-Wook & Lee, Sung-Woo, op.cit., 2007, pp358-359.

Figura 3. Rede de transporte marítimo dos portos coreanos



Apud. : Invest Korea(2009), “Promising Investment Opportunities, Logistics,2009, p.7

2. A metamorfose do regionalismo e regionalização no Extremo Oriente

O âmbito do estudo da região define-se a partir do ponto geográfico em termos de regionalismo¹¹ e a regionalização. O

¹¹ Nye, Joseph, 1968, vii Introduction. International Regionalism: Readings, Boston: Ed. Nye, Joseph, little Brown and Company, 1968.

regionalismo refere-se a um número limitado de países ligados por uma relação geográfica e por um grau de interdependência mútua, formando frequentemente blocos econômicos com os países vizinhos e nova forma de protecionismo regional ou continental¹².

A regionalização refere-se não só ao âmbito do Estado-nação mas também ao território atravessado por uma multiplicidade de fluxos estendidos além das suas fronteiras. A transformação dos territórios nacionais em espaços nacionais da economia internacional criou condições em que fluxos de informação e financeiros perpassam as fronteiras nacionais, acontecendo também com o comércio e os investimentos diretos. Materiais vinculados aos transportes e às telecomunicações por meio de uma regulação política e econômica que estimula a abertura comercial e financeira e privilegia a produção orientada para fora¹³.

Coreia do Sul fica no Nordeste da Ásia e, como uma península, é uma ponte de terra que liga o Oceano Pacífico e o Continente Asiático. Desde que comércio exterior da Coreia ocorreu predominantemente pelo transporte marítimo, os portos no país assumiu o papel crucial no processo do crescimento econômico e teve que lidar com quaisquer problemas causados por cargas marítimas. A proximidade geográfica é um fator vital que afeta a política marítima do país particularmente no contexto geográfico mais amplo. A ordem política e econômica do Extremo Oriente frequentemente depende do grau de tensão entre os países da região conforme à relação diplomática e da segurança nacional. Com a redução da tensão da região a partir da década de 1990, a possibilidade de cooperação entre os países vizinhos começou a aumentar e nesse ritmo, os países da região começaram a procurar várias fontes de recursos potenciais a serem utilizados para se aproximar.

A Coreia, de fato, está situada numa circunstância justa, chamada “quebra-nozes¹⁴” devido à contiguidade geográfica com o

¹² KMI(Korea Maritime Institute: 한국해양수산개발원), Relatório Branco dos Assuntos Marítimos e Pescaria: 2006-2008(해양수산백서), 2010, p.310.

¹³ Santos, Milton & Arroyo, Mônica, “Globalização, Regionalização: a Proposta do Mecosul” In: Indústria e Globalização Econômica, Caderno Técnico 24, SESI-DN, 1997, pp.58-59.

¹⁴ A Coreia fica geograficamente, dentro da “Quebra-nozes” ou no “*sandwich*” é a frase que expressa a situação crítica e obstruída da economia coreana cujo crescimento submetido ao

Japão e a China e nesse contexto histórico particular de tensões constantes causa grande polêmica diplomática em relação à disputa territorial. Atualmente, a disputa territorial abriu nova polêmica entre a Coreia e o Japão e entre a China e o Japão devido às ilhas marítimas. A Coreia afirma a soberania da Ilha *Dokdo* (em coreano) na base da longa história territorial enquanto o Japão insiste que as ilhas são deles, chamando-as de *Takeshima* (em japonês). Por outro lado, as ilhas *Senkaku* (em japonês) ou *Diaoyu* (em chinês), estão efetivamente controladas pelo Japão, mas são objeto de uma disputa territorial constante entre os três países - Japão com a China e o Taiwan¹⁵.

A fronteira marítima indefinida é ainda um fator vitalmente importante na região, à medida que a política econômica e diplomática de um país pode afetar outros países sem ter consideração geográfica, histórica e social do território, menosprezando a horizontalidade. Trata-se do equilíbrio regional na Ásia que envolve a bipolaridade ou tripolaridade, um conceito geopolítico tradicional, e não a multipolaridade, mais adequada ao período atual¹⁶. Em outras palavras, o processo de regionalização está em atraso na região Norte Asiático devido a falta de horizontalidade, onde existiria uma ordem reciprocamente convincente entre os países vizinhos da região.

Desde que a questão do regionalismo começou a se despontar nesta região, a indústria coreana começou a perder seu dinamismo com a perda crescente de seus mercados, após o surto fulminante da indústria chinesa. Por outro lado, o Japão permanece como o líder da região ou mundial mesmo após a depressão econômica prolongada. Nesse contexto, a direção política multilateral também tende provocar a disputa entre o Japão e a China pela liderança da região através de

contexto regional desfavorável devido à existência dos países de grande potência como a China e o Japão. Apud. Lee, Mee-Joung, "Reflexão Geopolítica no Estudo Regional em Relação ao Brasil-Coreia do Sul: Uma Perspectiva Coreana", *Korean Association of Luso-Brazilian Studies*, Vol.6, N.2, 2009, pp.141-160, pp.152.

¹⁵ BBC News Asia, "Profile: Dokdo/Takeshima islands", 10 de agosto de 2012,

<http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-19207086>; The Hankyoreh "Territorial disputes prevent cooperation in East Asia" 20 de agosto, de 2012,

http://www.hani.co.kr/arti/english_edition/e_international/547833.html.

¹⁶ Okuyama, Masashi(2005), "Geopolitics of North East Asia: The U.S. Perspective, Unisci Discussion Paper, May, 2005. P.1.

acordos comerciais para fortalecer suas relações com ASEAN (*Association of South-east Asian Nations*) e com outros países intra-regional ou inter-regional de economia em desenvolvimento.

A crise financeira da Ásia em 1997 que contagiou outros países da região abalou a confiança nas suas economias sustentadas. Neste contexto, os governos dos países asiáticos mais afetados pela crise acharam que o fortalecimento da sua economia na direção pelo regionalismo fossem uma saída da crise. Em contrapartida, na visão refletida do novo regionalismo asiático tem destacado após a crise de 2008 com a perda da credibilidade da instituições financeiras transnacionais, a China é vista como o país de desempenho econômico relativamente estável, o Japão como o país mais transparente e a Coreia como o país comercialmente mais aberto¹⁷.

3. Modernização portuária asiática

O desenvolvimento portuário asiático baseia-se em ideologia, estratégia e práticas de execução específicas com decorrer do tempo. Salvo a crise temporária de 1997, maior parte dos países da região Ásia-pacífico cresceram extraordinariamente, com o chamado “milagre” econômico nas últimas três décadas. Mais recentemente, a China e Índia passaram a lidar o crescimento e isto pressionou o aumento da capacidade das infraestruturas de transporte especialmente, estradas, ferrovias e portos. Nesse contexto, o modelo portuário da Ásia difere do Anglo-Saxônico e se assemelhava ao modelo de Europa Continental¹⁸, contudo, a partir da globalização com as crises dos países em

¹⁷ Miyazaki, Silvio, “O Comércio Bilateral Brasil-Japão : Passividade no Contexto do Novo Regionalismo Asiático”, in: Albuquerque, José Augusto Guilhon(org.), A Política Externa do Governo Lula: 2003-2005, São Paulo, Marco Editora, 2007, pp.166-168.

¹⁸ O desenvolvimento portuário Anglo-Saxônico é definido de acordo com os princípios de mercado e não conforme ao interesse nacional, à medida que os taxas portuários devem ser cobrados dos usuários portuários para atender a taxa de retorno do investimento. O modelo da Europa Continental, o contrário ao primeiro, visa os portos como uma infraestrutura social para economia nacional, portanto, os portos sejam construídos por meio dos fundos públicos, que contribuem ao desenvolvimento da economia local e nacional sob consideração mais acentuada em baixo custo de transporte, criação de emprego e vários impactos para bem-estar social. Lee, Paul Tae-Woo & Flynn, Matthew, op. cit. 2011, pp.792-793.

desenvolvimento, seu modelo tomou direções variáveis nas últimas duas décadas¹⁹. A adaptação ao novo modelo de desenvolvimento difere na sua aplicação nos portos importantes dos países asiáticos como o de Cingapura, o de Xangai (China), o de Busan (Coreia do Sul) e o de Kaohsiung (Taiwan) em termos de critério político e socioeconômico, como o mostra na Tabela 1.

Tabela 1. Contexto do desenvolvimento portuário por países

| Pontos explicativos | Coreia do Sul | Cingapura | Taiwan | Malásia (Tanjung Pelepas) | China (Yanghai) | HK | Antuérpia |
|---|--------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------------|-----------------|-------------------|---------------|
| Modelo de desenvolvimento | Asiático | Asiático | Asiático | Misto ^a | Asiático | Anglo-Saxônico | Europeu |
| Papel do governo na infraestrutura | Sim | Sim | Médio | Não | Sim | Não | Sim |
| Políticas de Incentivo | Sim | Sim | Sim | Não | Sim | Não | Sim |
| Formação dos preços de terminais | Médio | Sim | Sim | Não | Sim | Não | Médio |
| Subsídio cruzado na construção /desenvolvimento | Sim | Sim | Sim | Não ^b | Sim | Não | Sim |
| Intervenção governamental na operação de terminal | Médio ^c | Sim | Não | Sim | Sim | Não | Médio |
| Berço arrendado/ter | Hyundai, | COSCO, PIL, MSC(container | Evergreen, Maersk, Yang | Maersk, | COSCO, | COSCO(antigo Sea- | Aliança entre |

¹⁹ Lee e alii. Port Economics study, Flynn Consulting Ltd., Hong Kong, 2008.

| | | | | | | | |
|--|------------------------|--|-----------------------|-----------------|--|---|---|
| minais para armador²⁰ | Hanjin com sua aliança | s)NYK, K-Line, Wallenius Wilhelmsen(car s) | Ming, APL, OOCL, etc. | Evergreen, MISC | China Shipping | Land) | MSC e CYKH(a mbas são parceiras da PSA) |
| Berço arrendado/terminais para operadora multinacional²¹ | Hutchison, DP World | Não | Não | APM terminais | Joint venture entre SIPG e HPH e APMT etc. | HPH, MTL, DP World, (PSA investido na HIT), COSCO Pacific | PSA, DP World |
| Zona especial econômica ou a área logística próxima ao porto | Sim | Sim | Sim | Sim | Sim | Não ^d | Sim |

Fonte : Lee et Alii, Port Economics Study, Flynn Consulting Ltd. Hong Kong, 2008; Apud. Lee, Paul Tae-Woo & Flynn, Matthew, "Charting a New Paradigm of Container Hub Port Development Policy: The Asian Doctrine", Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal, Vol 31, No.6, Nov. 2011, p.803.

^aPTP é desenvolvido de acordo com o modelo Anglo-Saxônico, mas usado de numerosos elementos asiáticos

^bOs instrumentos fiscais foram usados na forma de subsídio para compensar a perda de investidores privados

^c'Médio' indica médio entre o modelo Anglo-Saxônico e o Europeu Continental

^dHong Kong é o porto livre, portanto não há zona específica. As operadoras de terminais privadas usam a parte de trás do porto como armazém

Na maior parte dos países na região, a intervenção governamental na política portuária é comum. No período entre os anos 1960 e 1990, a influência do governo e seus subsídios para o setor

²⁰ As nacionalidades das empresas são Hyundai(Coreia do Sul), Hanjin(Coreia do Sul), COSCO(China), PIL(Cingapura), MSC(Suíça), NYK(Japão), K-Line(Japão), Wallenius Wilhelmse(Noruega/Suécia), Evergreen(Taiwan), Maersk(Dinamarca), Yang Ming(Taiwan), APL(Cingapura), OOCL(Hong Kong); MISC(Malásia), China Shipping(China), CYKH alliance(China+Taiwan+Japão+Coreia do Sul).

²¹ As nacionalidades das empresas são Hutchison(Hong Kong), DP World(Emirados Árabes Unidos), APM terminais(Cingapura), SIPG(Shanghai International Port Group: China) , APMT(APM Terminals: Holanda), HPH(Hong Kong), MTL(Alemanha), PSA(Port of Singapore Authority: Cingapura), HIT(Hong Kong International Terminals).

portuário era bastante forte na Cingapura e na Coreia do Sul. Com a crise financeira em 1997, a política econômica passou a reduzir a intervenção governamental e a adotar o mecanismo de mercado, contudo, após a crise de 2008, os países adotaram, de novo, a política de posição oposta às diretrizes antecedentes.

A reforma portuária do Leste Asiático caracteriza-se pelo papel multi-dimensional do governo central como o planejador, fomentador, operador, mediador e investidor. A reforma portuária ganhou força ao longo dos anos de 1970 e o desempenho dos grandes portos de Hong Kong e Cingapura começaram a se destacar com a nova forma portuária e a expansão da containerização enquanto a economia da Coreia do Sul, Taiwan, Indonésia, Malásia, e Tailândia participaram na “milagre Leste Asiático” em diferentes maneiras. Após o rápido crescimento baseado na globalização e as crises de 1997 e de 2008 envolveram, esta vez, os países do Extremo Oriente, a serem os líderes mundiais do comércio e dos sistemas portuários e o século XXI é apontado a ser a nova “era da Ásia” em que a China e a Índia são vistos como os líderes do rápido crescimento²².

Do ponto de vista estratégico, portos de contêiner na Ásia assume não só a função de infraestrutura na sua economia nacional mas também o meio principal para o comércio internacional. Em um caso de produtos prioritários, os portos de contêineres e maiores portos industriais que lidam com combustíveis importantes como o LNG (gás natural liquefeito) e o petróleo bruto na região são intimamente ligados aos vários planos de desenvolvimento econômico nacional. O avanço tecnológico de transportes também causou a mudança do âmbito de função dos portos com o aumento rápido de comércio internacional em escala mundial ao ponto de servir um lugar de uso exclusivo para os navios específicos como navio-cisterna (*oil tankers*), *chemical tanker*, *LNG carrier*, *LPG carrier*, navio de sonda (*drillship*), graneleiro (*bulk carrier*), navio ro-ro (*Roll on/Roll off*), balsa(*ferry*), etc.

Os fatores exógenos e endógenos atribuem também a

²² O volume comercial global nessa região é 59% em 2002 e previsto para 61% em 2015 e isto requer cerca de 590 novos berços para corresponder ao volume. Tull, Malcolm & Reveley, James, “Introduction: Port Reform in the Asia-Pacific Region”, In: Tull, Malcolm & Reveley, James, Port Privatization: The Asian-Pacific Experience, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 2008, pp.1-2.

identificar o desenvolvimento dos portos da região²³. De acordo com a mudança na estrutura do comércio internacional desde os anos 1970, a Ásia se tornou um centro de produção manufatureira para mercado mundial e com decorrer do tempo, estes países passaram a intensificar colaboração entre eles por meio de containerização, administração de cadeia de suprimento e logística marítima. O aumento acentuado das cargas containerizadas nas rotas comerciais da Ásia com a América do Norte e da Ásia com a Europa ocorre dentro do sistema comercial e do produtivo globalizado e nesta relação, os países se tornaram mais interligados.

Quanto ao fator endógeno, o desenvolvimento portuário é um dos elementos de planejamento nacional como o meio de integração entre o governo, as empresas estatais e o financiamento público em função do primeiro ter um papel central e do segundo formar os pilares. O governo central ou local atua, nessa relação, como o proprietário e o mantenedor de conexões com a rede da terra e o acesso marítimo com o resto do país porque os ativos portuários e suas infra-estruturas devem ser considerados como os bens do setor público uma vez que é fundamental evitar o risco de monopolização por parte das empresas privadas para a segurança e a economia nacional como um todo.

3.1. Reforma portuária coreana no paradigma econômico

A criação de um sistema de grandes portos concentradores tornou-se uma meta do governo coreano dentro do projeto nacional para ser o centro da logística da região do Extremo Oriente. O porto concentrador resultou do fato de construir navios cada vez maiores e o focar na logística, que ganhou importância com a rapidez no transporte, além da garantia da entrega de mercadorias com menor custo. Isto deve ao fato do crescimento da produção mundial com a internacionalização da produção dada pelas cadeias produtivas sob a forte expansão do comércio mundial. Isto acarretou também grande transformação no sistema de transporte marítimo e no setor portuário através da profunda transformação tecnológica e organizacional.

²³ Lee, Paul Tae-Woo & Flynn, Matthew, op. cit. 2011, pp795-796.

Enquanto cargueiros irregulares pode fretar para qualquer viagem, sem importar o porto de saída e o de chegada, os navios de linha (*liner*)²⁴ tornaram-se mais produtivos com o menos tempo gasto ociosamente nos portos. No sistema eficiente do sistema portuário o volume de transporte se concentra em minimizar o custo unitário de transporte, à medida que o navio de linha está mais preocupado com a velocidade, confiança, e qualidade do serviço. Isto é, em outras palavras, o sistema portuário adaptado ao *just-in-time* (JIT) de produção e de distribuição na gestão da cadeia de abastecimento²⁵ à medida que o uso dos navios de linha de porte cada vez maior requer os portos adaptados à nova forma de transporte e de funcionamento logístico²⁶.

A melhoria da transporte intermodal atribuiu a competição interportos com a expansão de hinterlândia. Isto envolve concentração e desconcentração do tráfego de contêineres à medida que o tráfego de contêineres tende a concentrar nos poucos números de portos de concentradores para ganhar a economia de escala por meio da construção de novos portos com melhor localização geográfica. Alguns autores destacam-se neste aspecto, o sistema portuário do Japão, cujo sistema excessivamente desconcentrado devido ao fato de que funcionam os 5 principais portos de contêineres de tamanho médio e um grande número de pequenos portos de contêineres locais, enquanto na China e na Coreia do Sul o sistema portuário é concentrado e se destina ao uso geral, com os mega-portos de Shanghai e de Busan²⁷.

Por outro lado, ao longo do processo de modernização portuária na Ásia se nota formação de agrupamento ou alianças entre

²⁴ Os navios de linha seguem viagem regular, obedecem a um cronograma preestabelecido e atracam em portos de escala determinados, a saber, se operam viajam de um grupo de portos a outro. A maior parte de tarefas dos navios de linha é fornecer serviços regular e lidar com papelada, cobrar tarifa, que é fonte de lucro. David, Pierre & Stewart, Richard, op. Cit., 2010, pp.273-274.

²⁵ Bonacich, Edna & Wilson, Jake B., *Getting the Goods: Ports, Labors, and the Logistics Revolution*, Cornell University Press, New York, 2008, p73.

²⁶ O processo baseado em redução de custos, rapidez e confiabilidade no deslocamento de cargas resultou no aumento da dimensão de embarcações, melhoria na rotação de cargas e navios e integração do transporte em cadeias logísticas, incluindo diversos modais. CNI(Confederação Nacional da Indústria), "Reforma Portuária : o que falta fazer, 2007, p.11.

²⁷ Le, Yiping & Ieda, Hitoshi, op. cit. 2010, pp.46-47.

as empresas relacionadas ao transporte marítimo e aos portos. A crescente concentração do tráfego marítimo pelos grandes armadores, que detem o poder de escolha da cadeia logística adotam frequentemente, estratégias de integração vertical ao longo de cadeias intermodais e se criam redes de concorrência entre grupos de portos, entre grupos de terminais e entre grupos logísticos²⁸. A Grand Alliance, CYKH e New World Alliance foram agrupados por maiores armadores multinacionais, sendo a Grand Alliance formada pelas Hapag-Lloyds, NYK Lines, OOCL e MISC, a CYKH pelas Maersk, CMA - CGM e Evergreen e New World Alliance pelas MOL, Hyundai, CGM.

As alianças das linhas do Extremo Oriente, por sua vez, são da China, de Taiwan e da Coreia do Sul para as costas dos Estados Unidos e Europa, bem como, a aliança que fizeram a Maersk, MSC (Mediterranean Shipping Company) e CMA-CGA²⁹ para aumentar a disponibilidade nas operações em conjunto, seguindo a mesma ordem sob a cooperação no transporte de contêineres. Este tipo de cooperação consolidou a partir de 2008, para incluir os navios pós-Panamax³⁰, na perspectiva de tirar partido do alargamento do canal do Panamá³¹. Além disso, estas alianças passaram a reunir mais membros, formando, A G6 - o agrupamento com membros da Grand Alliance e New World Alliance em 2011 - para criar uma das maiores redes de navios que operam entre Ásia e a Europa³². A difusão global do uso de navios de contêineres resultou, sob este aspecto, na formação de alianças e consórcios das empresas relacionadas de grande poder de mercado

²⁸ CNI, 2007, op. cit. p.11.

²⁹ Maersk é da Dinamarca, MSC da Suíça e CMA-CGA da França.

³⁰ Os navios de pós-Panamax é de 12.000 TEUs. TEU(Twenty-Foot Equivalent units) – unidades equivalentes a 20 pés, ou aproximadamente 6 metros.

³¹ Uma das maiores distinções em relação ao tamanho de navios é a que diz respeito aos navios que podem passar pelo Canal do Panamá e os que não podem. O navio Panamax possui o tamanho máximo ajustável às dimensões dessas comportas que pode ter até 75,000 toneladas de tonelage de carga. O navio de pós-Panamax é o navio cujo tamanho é grande demais para entrar nas comportas do Canal do Panama

³² Grand Alliance foi formada, até então, pelas NYK, Hapag-Lloyd e OOCL e New World Alliance pelas APL, Hyundai Merchant Marine and Mitsui OSK Lines. Vide. Port International Technology, http://www.porttechnology.org/news/major_ocean_carriers_unite_to_form_far_east_europe_alliance

para que os armadores tenham mais opções para fazer escalas em portos de diferentes lugares.

Quanto aos terminais de contêineres explorados por grupos de operadoras portuárias, se destacam PSA, PTP, Goldsman, a Dubai Ports World, a OTPP (Ontário Teachers' Pension Plan) e a OOIL (Orient Overseas International Ltd.), compreendendo também a relevância destes agrupamentos ou alianças sob o contexto da logística global e a sua diferenciação³³. Sob essas circunstâncias, os portos coreanos tem atraído a maior parte das operadoras portuárias estrangeiras, como HPH (*Hutchison Port Holdings*) no Porto de Busan e no Gwangyang, PSA no Porto de Incheon e no Novo Porto de Busan e *Dubai International Port* no Novo Porto de Busan³⁴.

No contexto mundial, o crescimento da movimentação portuária de contêineres nos últimos dez anos se revela um excepcional crescimento da movimentação de contêineres da China em relação aos outros países de portos desenvolvidos, nos quais a movimentação da Coreia se posiciona em 5º lugar no ranking mundial. O gráfico 1 mostra a alta posição dos países asiáticos nessa categoria em relação aos outros países de outros continente³⁵. Além disso, alguns dados referentes aos valores comerciais podem ser usados para medir a importância dos países, com os quais tem relação comercial com a Coreia como os resultados relacionados ao tráfego portuário devido à relação intimamente ligada uns aos outros. Segundo os dados da KITA (*Korea International Trade Association*), a China ocupa primeiro lugar em termos da importância comercial com a Coreia e os Estados Unidos e o Japão vem nos segundos lugares nos últimos anos³⁶.

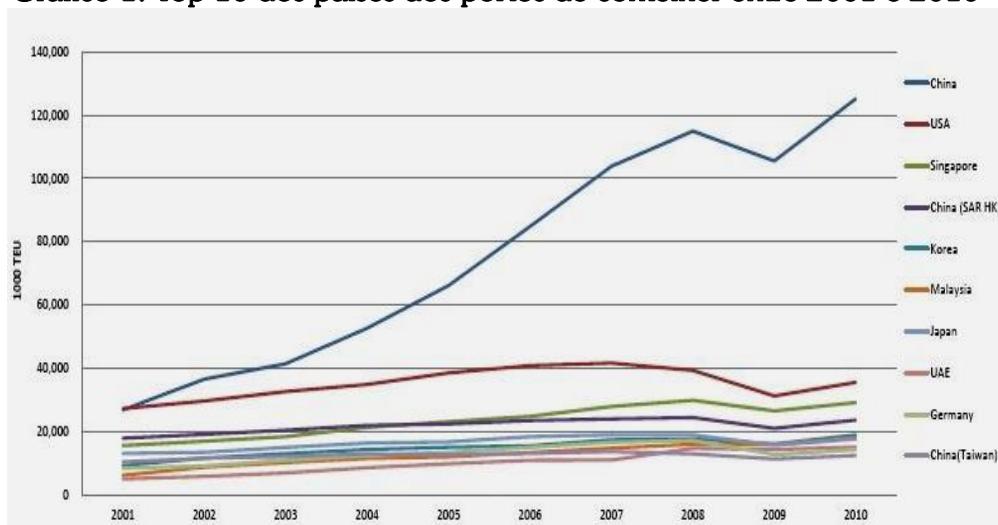
³³As nacionalidades das empresas são seguintes nas parenteses : PSA(Cingapura), PTP(Malásia), Goldsman(EUA), a OTPP(Canadá) e a OOIL(Hong Kong). A OOIL vendeu seu quatro terminais de contêineres da América do Norte para OTPP em dezembro de 2006. World Cargo News Online, <http://www.worldcargonews.com/html/n20070118.166226.htm>

³⁴BPA, 2005 ; Song, Dong-Wook, op. cit. 2008, p.141.; Song, Dong-Wook & Lee, Sung-Woo, op. cit., 2007, p.361

³⁵Exceto os Estados Unidos na 2ª posição e a Alemanha na 9ª, a Cingapura(3ª), Hong Kong(4ª), Coreia do Sul(5ª), Malásia(6ª), Japão(7ª) são todos os países asiáticos, além da China(1ª).

³⁶A Coreia teve US\$ 555,2 bilhões de exportação e US\$ 524,4 bilhões de importação em 2011 e neste valor total, com a China registrou US\$ 220,62 bilhões, com o Japão US\$ 108 bilhões, com a União Européia US\$ 103,15 bilhões e com os Estados Unidos US\$ 100,78 bilhões. Em

Gráfico 1. Top 10 dos países dos portos de contêiner entre 2001 e 2010



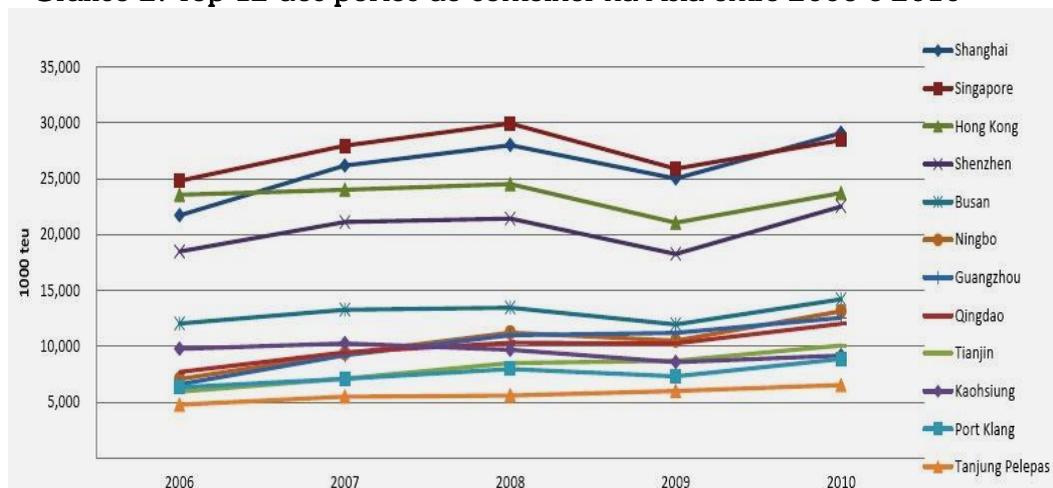
Fonte: IAPH(The International Association of Ports and Harbors), Containerization International Yearbook 2012

No ranking dos portos na Ásia, o Porto de Busan continua mantendo 5º lugar em termos de movimentações de contêineres nos últimos cinco anos e sua movimentação marcou cerca de 16,19 milhões TEUs em 2011. Nessa categoria, o Porto de Xangai ocupa a primeira posição da Ásia com a movimentação de 31,70 milhões TEU no mesmo ano, o de Cingapura na segunda posição com 29,94 milhões TEU movimentados e o de Hong Kong em terceiro lugar com movimentação de 24,38 milhões TEU³⁷ de acordo com o gráfico 2.

2012 a posição dos três últimos países mudaram distintamente. 한국무역협회 <http://stat.kita.net/>

³⁷ Os outros maiores portos de contêiner do ranking da Ásia em relação à movimentação portuária são seguintes: Shenzhen no 4º de 22,57 milhões TEU, Ningbo no 6º de 14,69 milhões TEU, Cantão(Guangzhou) no 7º de 14,4 milhões TEU, Qingdao(Tsingtao) no 8º de 13,02 milhões TEU, Tianjin no 9º de 11,5 milhões TEU e Kaohsiung no 10º de 9,64 milhões. TEUBJFEZ(2012), op. cit.p.30.

Gráfico 2. Top 12 dos portos de contêiner na Ásia entre 2006 e 2010



Fonte: IAPH, Containerization International Yearbook 2012.

4. Processo de reforma portuária da Coreia na Ásia

A política da gestão pública é considerada como mais eficiente do que a privada conforme o modelo asiático do desenvolvimento portuário, tratada anteriormente neste artigo, mas a propriedade dos bens públicos era muito difícil de avaliar no critério econômico e técnico. A política sobre a propriedade dos bens públicos é às vezes mais influenciada provavelmente pela ideologia do partido político e pela conveniência do que a visão econômica rigorosamente abordada³⁸. Contudo, os critérios das reformas portuárias ao longo das últimas décadas nos diversos países foram sintetizadas usualmente em quatro modelos de gestão portuária de acordo com a Tabela 2³⁹. Nesta configuração, o Porto de Serviço Público cabe todos os serviços nas mãos do poder público enquanto o modelo *Tool Port* aplica a privatização apenas nas operações portuárias. No modelo *Landlord*

³⁸Song, Dong-Wook, In : Port Privatization,.: The Asia-Pacific Experience, Cheltenham: Elgar, 2008, pp.138-140 (pp.138-151)

³⁹World Bank, Port Reform Tool Kit, Module3 Structure& Ownership Models, 2007 p.21. ; CNI, 2007, op. cit. pp.13-16; Jung, Bong- Min, op. cit., pp.48-50.

Port, o modelo adotado pela maioria dos países cabe à iniciativa privada a parte dos serviços, como a operação portuária e o investimento em superestrutura, e a outra parte, como a propriedade da terra e administração portuária, pertencem ao poder público. O modelo do Porto de Serviço Privado é conhecido o modelo inglês, em que todos os serviços desde operação portuária até a propriedade da terra cabe à iniciativa privada⁴⁰.

Tabela 2. Os modelos de gestão portuária básica

| Tipos | Infraestrutura | Superestrutura | Trabalho portuário | Outras funções |
|-----------------------------|----------------|----------------|--------------------|-----------------|
| <i>Public Service Port</i> | Pública | Pública | Público | Maioria Pública |
| <i>Tool Port</i> | Pública | Pública | Privado | Pública/Privado |
| <i>Landlord Port</i> | Pública | Privada | Privado | Pública/Privado |
| <i>Private Service Port</i> | Privada | Privada | Privado | Maioria Privada |

Fonte: World Bank, Port Reform Tool Kit, Module3 Structure & Ownership Models, 2007 p.21.

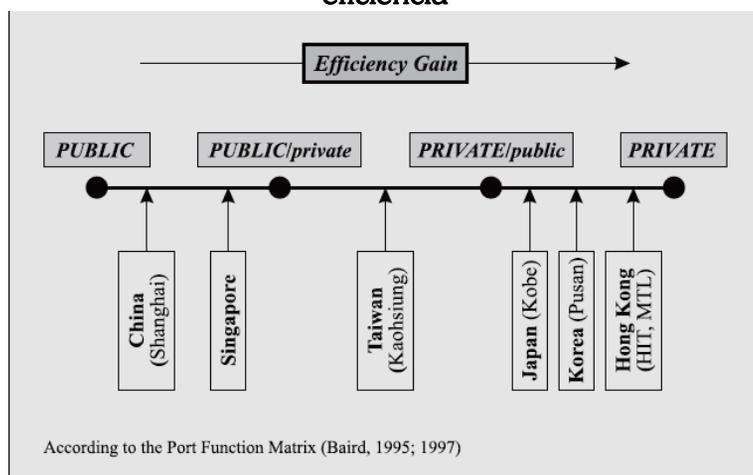
Em termo de taxionomia, desenvolvido pelo Baird nos anos de 1990 apresentou uma interpretação baseada em um modelo que tendia a se afastar de um modelo puro, como o Público ou o Privado e se aproximar ao modelo misto como o Público / privado ou o Privado/público através do critério da mudança de estrutura administrativa e de propriedade dos portos⁴¹. E os portos adaptados aos novos modelos foram avaliados mais eficientes do que o público puro devido à sua parte que faz no processo de aproximação ao modelo

⁴⁰Portogente, “Autoridade Portuária Pivada: Uma Velha Conhecida”, Texto publicado em 23/02/2010, conferido em 10/10/2012, <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=27852>.

⁴¹ Entre os modelos mistos, como o Público/privado e o público/Privado, o modelo escrito com o caráter maiúsculo é mais enfatizado com a adoção maior dessa característica do que o modelo com o minúsculo.

privado puro nos países da Ásia⁴². Segundo a Figura 4, a HIT (*Hong Kong International Terminals*) e a MTL estão mais próximo ao modelo de porto privado, o Porto de Busan da Coreia e o de Kobe do Japão estão entre o porto privado e o Privado/público. O Porto Kaohsiung do Taiwan estão entre Público/privado e Privado/público, enquanto o da Cingapura e o Xangai da China estão perto do modelo do porto público. Portanto, o porto da Coreia, neste aspecto, foi medida mais eficiente do que os portos do Taiwan, da Cingapura e da China.

Figura 4. A hipótese da relação entre administração, propriedade e eficiência



Fonte: Apud. Cullinane, Kevin et al.
 “Private Sector Participation in Asian Ports”, *Pomorski Zbornik* 41, 2003, 1
 P.182(177-194).

4.1. Processo de privatização portuária na Coreia

Os portos da Coreia eram tradicionalmente controlados pelo governo central, desde o estabelecimento do governo em 1948 após a independência do país. A evolução do sistema portuário foi

⁴² Na figura 5, entre os critérios compostos com duas características como o Público/privado e o público /Privado se difere à medida que o primeiro é mais intensivo no público e o segundo no privado.

desenvolvido em três fases, iniciando com o porto público na primeira, e a adoção do sistema da Empresa Operadora de Terminal(TOC: *terminal operating company* 부두운영회사) na segunda, e na última, a descentralização (ou localização) do desenvolvimento e da gestão portuária⁴³. Embora o governo central enfatizasse o setor portuário em meados da década de 1970, o processo da reforma portuária começou, de fato, a partir de 1997 com a introdução da privatização parcial do TOC no sentido de que o sistema portuário mudou do estatal de propriedade e de gestão para o sistema misto pela estatal e privada. Isto significa que a adoção do sistema TOC na década de 70 não era uma privatização completa porque a empresa sob o sistema TOC era, de fato, a empresa pública controlada pelo governo central e o sistema dificilmente contribuiu a aumentar a eficiência como o modelo do *Tool Port*⁴⁴. O processo da privatização nesse período, por outro lado, equivale a uma experimentação exigida pelo BIRD (Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento) ao país, como uma fase de adaptação a especialização em carga e descarga⁴⁵.

O sistema do TOC foi sujeito aos portos gerais e teve objetivo de aumentar a produtividade, alugando, com uso exclusivo, berços, *apron*, armazéns de carga em conjunto com as instalações de equipamentos modernos de carga e descarga⁴⁶. Os portos designados

⁴³Segundo o sistema estatal(ou porto público) foram dividido nos “portos gerais” e os “portos em desenvolvimento”. O primeiro foi controlado pelo governo central, com o seu papel de proprietário e de construção, enquanto as operações portuárias foram licenciadas para as empresas de estiva. E no segundo, o governo central fez o papel de investidor e proprietário de berços, pátios de estocagem, galpão, grandes equipamentos de carga e descarga portuários etc. , os quais foram alugados para as empresas de estiva sob o uso exclusivo por um ano. Este último causou a introdução do sistema TOC mais tarde. KMI(Korea Maritime Institute:한국해양수산개발원), Relatório Branco dos Assuntos Marítimos e Pesca: 2006-2008(해양수산백서), 2010, pp.304-305.

⁴⁴ Jung, Bong- Min, 2004, op. cit., p51.

⁴⁵A privatização portuária da Coreia demandada pelo BIRD através do seu empréstimo oferecido em 1977 foi sob a condição de introduzir o sistema TOC na primeira etapa do desenvolvimento portuário no Porto de Busan. Jung, Bong- Min, op. cit., pp.47-48.

⁴⁶Jung, Bong- Min, “우리나라 부두운영회사제 시행의 성과분석(Análise sobre o Efeito do Sistema da Empresa Operadora Privada da Coreia do Sul), KMI(Korea Maritime Institute), V. 234, março de 2004, pp.47-48(47-68).

ao sistema TOC foram 8 portos compostos de 31 cais no início⁴⁷ e no final de 2009 funcionaram 34 TOCs nos 57 cais dentro de 10 portos, mas isto mudou para os 36 TOCs nos 57 cais nos 9 portos de comércio, com 32 cais (113 berços) alugados atualmente⁴⁸. Entre as TOCs estabelecidas no início, foram concentrados nos portos de Busan sob a BCTOC (*Busan Container terminal Operating Company*). Com decorrer do tempo, o TOC foram concentrados nos portos Incheon, Ulsan, Gunsan e Pohang⁴⁹.

Contudo, ao longo das décadas de 1980, a falta de investimento não melhorou os serviços portuários do país, provocando detenção e congestionamento nos portos, sem aumentar a eficiência e reduzir os custos de serviços. Neste contexto, o processo de privatização portuária, de fato começou em 1991 com a inauguração do Terminal de Contêiner de Sinseondae no Porto de Busan, o qual contribuiu para introduzir competitividade, administração eficiente e a racionalização das operações portuárias nos terminais de contêineres. E esta tendência de crescimento foi estendida ainda aos portos gerais no país ao longo da década de 1990⁵⁰.

Mesmo assim, a reforma portuária baseada no sistema TOC na Coreia, por sua vez, começou a ter o seu efeito após 1997. Na segunda metade da década de 90 quando maioria dos países em desenvolvimento na Ásia tiveram o impacto das crises asiáticas os portos coreanos foram sujeitos a ter mais eficiência e racionalização. A diferença nota-se na comparação entre os portos do sistema TOC e os portos públicos gerais. Apesar da falta dos dados divulgados por fator para avaliação, o efeito da reforma, como o ganho da produtividade com o sistema TOC no país é analisado em base do conjunto dos fatores para modernização portuária, como mecanização, automação, o número de mão de obra, o volume de carga, a capacidade de manuseio

⁴⁷Os 8 portos de comércio são o de Busan , Incheon, Gwangyang, Yeosu, Masan, Ulsan, Gunsan, Pohang e incluído o de Pyeongtaek na categoria de nove. Jung, Bong- Min, op. cit., p.48.

⁴⁸Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs, Comunicado da Divisão da Gestão Portuária, 20/09/2011 e o comunicado do 26/06/2012.

⁴⁹KMI op, cit., 2010, p.305.

⁵⁰Jung, Bong-Min & Seong, Sook-Gyeong, “우리나라의 환만민영화 추진성과와 정책방향(O Efeito da privatização portuária da Coreia do Sul e a Direção Política)”, 한국해양수산개발원(KMI : Korea Maritime Institute), Nov. 2003, pp.55-57.

etc. A Tabela 3, mostra a comparação dos sistemas portuários tradicionais e do TOC entre 1997 e 2001. A maioria dos portos do sistema TOC tem maior produtividade do que os portos públicos gerais exceto os portos de Yeosu, Ulsan e Gunsan, e neste aspecto, o aumento da produtividade resultou do investimento nas instalações e equipamentos nos cais do TOC, considerados como uma fase do processo de privatização na Coreia.

Tabela 3. Produtividade da carga e descarga entre os portos do sistema TOC e os públicos

unidade: tonelada/navio · tempo, %

| Porto | 1997 | | 1998 | | 1999 | | 2000 | | 2001 | |
|-----------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|
| | Porto TOC | Porto Público |
| Busan | 14,7 | 69,4 | 14,6 | 88,9 | 18,5 | 94,6 | 19,6 | 99,4 | 20,8 | 130,3 |
| Incheon | 12,8 | 74,4 | 13,0 | 65,1 | 13,5 | 75,0 | 14,4 | 78,0 | 13,9 | 77,9 |
| Yeosu | 16,9 | 24,9 | 13,6 | 35,4 | 9,0 | 336,0 | 5,3 | 14,7 | 4,2 | 22,7 |
| Gwangyang | 30,7 | 115,3 | 37,5 | 150,1 | 37,6 | 141,4 | 42,7 | 139,9 | 37,9 | 144,4 |
| Masan | 91,9 | 36,9 | 76,0 | 39,5 | 77,3 | 40,4 | 79,3 | 44,0 | 84,1 | 43,3 |
| Ulsan | 65,6 | 92,6 | 78,1 | 108,0 | 88,0 | 108,0 | 11,2 | 82,4 | 11,5 | 101,8 |
| Gunsan | 10,6 | 105,5 | 11,0 | 113,2 | 11,3 | 124,4 | 12,1 | 139,8 | 12,7 | 113,0 |
| Pohang | 16,2 | 30,9 | 16,5 | 18,2 | 17,1 | 17,3 | 17,3 | 16,4 | 17,1 | 17,6 |
| Média | 15,4 | 64,7 | 16,0 | 63,4 | 16,7 | 64,4 | 17,3 | 58,9 | 17,5 | 65,6 |

Fonte : Jung, Bong- Min, “우리나라 부두운영회사제 시행의 성과분석(Análise sobre o Efeito do Sistema da Empresa Operadora Privada da Coreia do Sul), KMI(Korea Maritime Institute), V. 234, março de 2004, p.54.

Além disso, entre os outros elementos para o aumento da eficiência, se destacam a condição segura para manutenção do direito de gestão das empresas privadas e o lucro das empresas. Por exemplo, os cais para grãos, carvão, sucata de ferro, minério, etc. foram concedidos para uso exclusivo das empresas privadas por um ano, no início do funcionamento do sistema TOC na década de 1970, e nessa condição era muito difícil fazer um plano a longo prazo pelas empresas, que entraram nas operações portuárias⁵¹.

4.2. Processo político da reforma portuária

O contexto da reforma portuária começou a se modificar nos últimos anos com o surgimento dos novos conceitos, os “portos sob o controle do governo central” e os “portos sob o controle do governo local”. Isto compreende uma fase de descentralização portuária de acordo com o critério do direito de desenvolvimento e de gestão operacional, substituindo os conceitos antecedentes - os “portos designados” e os “portos locais”. Isto faz parte, de outro lado, do processo de integração, em base dos “Atos Portuários” e das “Leis sobre o desenvolvimento e o uso de portos e das áreas adjacentes”, portanto, a autoridade do direito de desenvolvimento e de operação administrativa dos portos locais foi atribuída às entidades locais autônomas. Todas as tarefas e os direitos de gestão dos 15 portos de comércio e 24 portos de cabotagem, em 2009, foram entregues para as entidades locais correspondentes à medida que a divisão dos papéis portuários era para ganhar mais eficiência na gestão portuária⁵². A tabela 4 mostra a divisão do trabalho do sistema da gestão portuária ao longo do processo da reforma.

⁵¹Jung, Bong-Min & Seong, Sook-Gyeong, op. cit., 2003, pp.54-55.

⁵²KMI op. cit., 2010, pp.306-309.

Tabela 4. Papéis das autoridades de desenvolvimento e de gestão operacional da Coreia

| Classificação | Autoridade das atuações principais por área | | | |
|--|--|--|---|---|
| | Planejamento Político(1) | Desenvolvimento Portuário(2) | Administração Portuária(3) | Operação Portuária(4) |
| Sistema da gestão tradicional | Governo central | Governo central | Governo central | -Governo central. Só a tarefa de carga & descarga no terminal é autorizada para empresa privada |
| Sistema da gestão sob o TOC(5) | Governo central | Governo central | Governo central | -Empresa operadora dos portos do TOC -Investidor privado(<i>Private Investment Act e Port Act</i>) |
| Sistema da gestão sob a PA**(6) | -Governo central é responsável por todos os portos no país. -PA(EP*)é responsável por planejamento de desenvolvimento e de administração dos portos sob a sua jurisdição. | -Governo central -PA(EP): porto sob a sua jurisdição -Investidor privado (<i>Private Investment Act e Port Act</i>) | -Governo central(administração geral) -PA(EP):cobrança de aluguel e administração das instalações portuárias parciais. | -Locatário de porto -Investidor privado (<i>Private Investment Act e Port Act</i>) |
| Sistema da gestão na fase de descentralização (localização) | -Governo é responsável por todos os portos. -PA(EP) e entidades autônomas locais são responsáveis por planejamento de desenvolvimento e de administração | -Governo central -PA(EP): porto sob a sua jurisdição -Entidade autônoma local(porto sob a sua jurisdição local) -Investidor privado (<i>Private Investment Act e</i> | -Governo central (portos nacionais e portos sob o controle das PA e EP) -PA(EP): cobrança de aluguel e administração das instalações portuárias parciais -Entidade autônoma local (porto local) -Investidor privado | -Locatário de porto -Investidor privado (<i>Private Investment Act e Port Act</i>) |

| | | | | |
|--|---------------------------------|-------------------|---|--|
| | dos portos sob a sua jurisdição | <i>Port Act</i>) | (instalações portuárias dentro do âmbito contratado de desenvolvimento) | |
|--|---------------------------------|-------------------|---|--|

Fonte: KMI(Korea Maritime Institute: 한국해양수산개발원), Relatório Branco dos Assuntos Marítimos e Pescaria: 2006-2008(해양수산백서), 2010, p. 309.

Nota: *EP(empresa pública) ; **PA(*Port Authority*)

- (1) Isto envolve o estabelecimento do planejamento de desenvolvimento portuário e o sistema da administração dos todos os portos da Coreia do Sul.
- (2) Isto compreende a posse do direito do desenvolvimento como a autoridade para desenvolvimento portuário e difere de investimento para o desenvolvimento.
- (3) Isto envolve a gestão de embarque e desembarque, a cobrança das taxas portuárias e a administração das instalações portuárias gerais.
- (4) Isto compreende a manutenção de infraestrutura ou instalações para carga e descarga e arrendamento e exploração de algumas delas.
- (5) Exceto PAs e EPs
- (6) Exceto as empresas operadoras do sistema TOC

Hoje em dia, o fenômeno mais evidente na indústria portuária é a privatização, já que o porto é considerado um elo de toda cadeia de comércio e conseqüentemente, a eficiência portuária é um fator importante para um país a fim de aumentar competitividade. Portanto, a participação crescente do setor privado nas propriedades e nas operações de terminais de contêineres contribue para as autoridades portuárias aumentarem a eficiência⁵³. A direção política portuária baseada no Ato Portuário da Coreia difere dos outros países, em termos do papel da autoridade do governo central em relação ao estabelecimento do planejamento e à administração do desenvolvimento de todos os portos do país. Isto, por um lado, não combina com a base geral do sistema portuário do país direcionada ao aumento da eficiência e produtividade por meio da descentralização e a gestão autônoma local. Mesmo assim, essa direção permanece porque a fraca independência financeira do governo local e seu possível investimento imoderado podem causar os efeitos negativo.

Existem ainda vários problemas a ser resolvidos, ao contrário do que a política pretendia, devido à inaptidão estrutural e situação

⁵³ Tongzon, Jose & Heng, Wu, "Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports(terminals), Transportation Research Part A 39, Elsevier, 2005, p.406(405-424).

específica da Coreia. Apesar da distinção entre o porto público, o do TOC e o privado, as empresas operadoras portuárias de cada classe tendem, de fato, somente aumentar seus lucros e passam a provocar competição excessiva entre portos e nessa situação, diversos navios de carga podem acessar aos portos de qualquer classe na ausência da ordem precisa⁵⁴. Por outro lado, embora a produtividade estimada mais alta nos sistemas modernizados, como no caso do TOC do que no porto público e o do sistema privado do que no TOC, as avaliações recentes sobre quantidade de cargas movimentadas dos três tipos se destacam a distorção entre a teoria (o total registrado estatisticamente) e a prática (o total da movimentação real de cargas em cada porto) devido à indefinição conceitual dos itens⁵⁵.

4.3. O processo institucional da reforma portuária

Os portos coreanos foram considerados como os ativos estratégicos e a propriedade e a operação e planejamento tem estado sob o controle direto do governo central via Ministérios relacionados. Institucionalmente, o desenvolvimento dos portos é baseado no Ato Portuário (*Harbor Act*) desde 1967⁵⁶. Havia, até então, três leis em relação ao desenvolvimento - o Ato Portuário, a Lei para a Promoção para Construção de Novo Porto (*New Port Construction Promotion Law*, 1996), os ambos sob o âmbito do MOMAF (Ministério dos

⁵⁴O porto público tem característica pública, ao qual vários tipos de navio de carga podem acessar enquanto o porto do TOC trata os produtos especificados nas listas de acordo com os contratos. Portanto, nos portos públicos, vários navios de carga movimentam sem ter suas especificações e diversos produtos estão sendo tratados sob a ordem indevida enquanto nos portos do TOC estão tratando vários tipos de carga. Os portos privados são dirigidos como portos exclusivos para tratar as cargas específicas.

⁵⁵KMI(2011), “A Análise sobre a Relação entre Sistema de Operação Portuária (Portos do TOC, Privado e Público) e Aumento da Movimentação de Carga”, Annual Report of Korea Maritime Institute pP.279-281.

⁵⁶Segundo o Ato portuário de 1967, entre os portos na Coreia, os portos que tem ligação estrieta ao interesse público sejam nomeados como os “portos designados” e administrados pelo o KMPA (*Korea Maritime and Port Administration* 한국해양항만청) e os outros portos sejam os “portos locais” administrados pelos governos locais.

Assuntos Marítimos e das Pescas (해양수산부) e a Lei de Participação Privada em Infraestrutura (*Law of Private Participation in Infrastructure*) pelo Ministério das Finanças e Economia (재정경제부)⁵⁷. A lei de 1996 é uma versão atualizada e ampliada da lei de 1967 e o estabelecimento de todos os portos na Coreia se baseiam nessas duas leis⁵⁸.

Ao passo que os portos coreanos adaptaram ao novo padrão entre 1976 e 1996, a autoridade portuária do país foi concentrada na Agência de Administração Marítima e Portuária da Coreia (KMPA: *Korea Maritime and Port Administration* 한국해운항만청) sob o controle do MOCT (*Ministry of Construction and Transport* 건설교통부), a qual era a autoridade pública de hierarquia inferior do que o nível ministerial. Apesar da posição da KMPA se elevar com o surgimento do Ministério de Assuntos Marítimos & Pescas (MOMAF: *Ministry of Maritime Affairs and Fisheries*, 해양수산부) em 1996⁵⁹, a busca da eficiência portuária foi iniciada, de fato, através da Autoridade de Terminal de Contêineres da Coreia (KCTA: *Korea Container Terminal Authority* 한국컨테이너부두공단) desde 1990, com a instituição do Ato sobre a KCTA (*Act on Korea Container Terminal Authority*) no final de 1989. O objetivo da KCTA era baseado na construção e ampliação dos terminais de contêineres, unificação da administração e da gestão dos terminais e financiamento de fundos de desenvolvimento.

Apesar da estratégia do desenvolvimento de portos de contêineres dentro do padrão internacional existente nas décadas de 1970, a posição superior do Porto de Busan em relação ao de Incheon era considerada adequada porque a desvantagem geográfica do Porto de Incheon, com sua localização distante das estradas circunferenciais,

⁵⁷Após a crise financeira na Ásia em 1997, o governo coreano publicou o Ato de Participação Privada em Infraestrutura (PPI: Private Participation in Infrastructure). O implemento do Ato foi seguido pelo aumento constante de número dos projetos da PPI, incentivando a modernização das infraestruturas em transporte, água, eletricidade e telecomunicações. O Ato PPI foi decretado em 1999, envolvendo a participação privada nos setores de energia, gás, transporte, aeroportos, portos, telecomunicações e água e esgoto. Um, Paul Noumba & Dinhem, Severine, “*Private Participation in Infrastructure Projects in the Republic of Korea*”, World Bank Research Working Paper 3689, September, 2005, pp. 18-20.

⁵⁸Song, Dong-Wook & Lee Sung-Woo, “Port Governance in Korea”, in *Devolution, Port Governance and Port Performance*, Research in Transportation Economics, Vol.17, Elsevier Ltd., 2007, pp.359-362 e p.374 (pp.357-375).

⁵⁹.Site do MLTM.

provocava congestionamento. Nesse contexto, o plano diretor para o desenvolvimento de portos de contêineres estabelecido em 1999 pelo MOMAF, o Busan e o Gwangyang foram designados como os principais eixos de portos a serem desenvolvidos prioritariamente e a partir de então o governo pretendeu construir o sistema portuário concentrado⁶⁰. Essa visão teve continuidade até hoje atribuindo ao governo de 2008 a adotar políticas de incentivos para o desenvolvimento e valorização dos dois portos como mega-portos de contêineres que possam ser os centros no Extremo Oriente pelo MLTM.

A integração do controle portuário começou de fato, desde que o MOMAF passou a ter o direito de desenvolver e administrar diretamente as áreas de transporte marítimo, portos, e instalações relacionadas⁶¹. Sob a liderança do MOMAF, foram designados os administradores dos portos públicos como 12 entidades locais, isto é a Autoridade Regional dos Assuntos Marítimos e do Porto (RMAPO: *Regional Maritime Affairs and Port Office* 지방해양항만청). Os locais RAMAPOs designados são Incheon, Daesan, Gunsan, Yeosu, Busan, Ulsan, Donghae, Pohang, Pyeongtaek, Masan e Mokpo⁶². Até 2008, o MOMAF executou as políticas através dos departamentos regionais (RMAFOs) do governo central. Segundo a última emenda para Ato de Organização Governamental (n.8852, 29.2.2008), MOMAF foi dissolvido em maio de 2008 e os assuntos marítimos e dos portos foram assumidos pelo MLTM (*Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs*: 국토해양부), enquanto o RMAFO foi rebatizado como RMAPO. O atual MLTM, por sua vez, tornou-se o ministério reponsável ao setor portuário após a unificação do MOCT e o MOMAF, tendo sob o seu controle as áreas de logística e o ambiente oceânico e portuário e

⁶⁰ LE, Yiping & IEDA, Hitoshi, op. cit. 2010 p.59

⁶¹ Mesmo que a centralização do controle implementasse ao longo da década de 90, a KCTA não conseguiu direcionar a reforma portuário de forma integral porque o âmbito do Ato sobre KCTA foi limitado em alguns portos, no início, como o porto de Gwangyang, o de Pyeongtaek(Dangjin) e o de Gunsan, exceto, o de Busan e o de Incheon. Desde sua inauguração, a KCTA a administrou 10 portos construídos e com decorrer do tempo, seu âmbito da ação foi ampliada, incluindo a aquisição da Autoridade da Indústria de Transporte Marítimo(해운산업공단) em 1997.

⁶²Song Dong-Wook & Lee, Sung-Woo, op. cit., 2007, pp.364-365; *passim* do Website de MLTM(conferido em outubro de2012).

registro de terras etc.⁶³.

Embora o processo da reforma portuária sofresse grande mudança desde o início dos anos 2000 até 2011, a dimensão da reforma seguiu sua linha de ação com o desenvolvimento de 16 berços no Porto de Gwangyang e 12 berços de Porto de Busan e 28 berços de terminal de contêineres ao total. Formalmente a grande mudança apareceu a partir de 2003 com a redução do âmbito de ação da KCTA com o estabelecimento da BPA (*Busan Port Authority* 부산항만공사) e da IPA (*Incheon Port Authority* 인천항만공사) e a matriz da KCTA se transferiu para Gwangyang em 2005, –rebatizando o seu nome para YGPA (*Yeosu Gwangyang port Authority*) em 2011⁶⁴. Portanto, a eficiência portuária começou a ser enfatizada por meio do processo de descentralização dividindo o sistema de controle com as autoridades locais⁶⁵.

A nova forma de controle administrativo no desenvolvimento portuário ganhou força desde que o governo central começou a ceder sua autoridade para os governos locais, com a inauguração das duas entidades portuárias - a BPA e a IPA - baseadas nos Atos sobre Autoridade Portuária⁶⁶. Essas entidades tornaram-se as autoridades independentes, uma vez que a indústria portuária coreana começou a adotar o conceito de privatização no setor portuário para aumentar eficiência no desenvolvimento e na gestão. Os ativos portuários, considerados como os estratégicos e as autoridades dos governos locais começaram a reconhecer a importância da logística portuária como o meio de aumentar competitividade no âmbito internacional. A Tabela 5 mostra o contexto histórico do processo da reforma portuária da Coreia sob a visão institucional e política.

⁶³Web site de MLTM, http://www.mltn.go.kr/USR/WPGE0201/m_138/DTL.jsp e http://english.mltn.go.kr/USR/WPGE0201/m_28272/DTL.jsp

⁶⁴Os todos os direitos e responsabilidades da KCTA foi transferidos para YGPA. <http://www.kca.or.kr/views/ko/main.jsp>

⁶⁵O novo estabelecimento das novas autoridades portuárias legalmente sucedidas através da promulgação da abolição do Ato sobre KCTA. *Ministry of Government Legislation*, “Act on Korea Container Terminal Authority”, N. of promulgation:10628, *Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs* - Ministério competente, 18 de maio de 2011.

⁶⁶Song, Dong-Wook & Lee Sung-Woo, op. cit., 2007, pp.360-362.

Tabela 5. Evolução do sistema administrativo dos assuntos marítimos e das pescas da Coreia do Sul

| Data | Conteúdo Principal |
|------------|--|
| 29/03/1946 | -Estabelecimento da Agência Marítima(해사국) do Departamento de Transporte(운수부) pelo Governo Militar dos Estados Unidos |
| 17/07/1948 | -Abolição do Departamento de Transporte através da Promulgação do Ato Nacional da Organização Governamental(정부조직법) -Trabalhos de transporte marítimo e portuário são responsáveis pelo Departamento de Transporte Marítimo(해운국) do Ministério do Transporte(교통부); construção portuária e polícia marítima pelo Ministério da Administração Interna(내무부) e pescas pelo Ministério de Comércio e de Indústria(상공부) |
| 17/02/1955 | -Instalação da Agência do Trabalho Marítimo(해무청) como entidade externa do Ministério do Comércio e Indústria: controle integrado de transporte marítimo/ porto/ construção naval/ pesca e trabalho de polícia marítima |
| 02/10/1961 | -Extinção da Agência do Trabalho Marítimo como entidade externa do Ministério do Comércio e Indústria -Transferência dos serviços de administração da pesca ao Ministério da Agricultura e Florestas(농림부); o do transporte marítimo para ao Ministério de Transporte(교통부); o portuário para a Agência de Construção do Território Nacional(국토건설청); a guarda do transporte marítimo ao Ministério da Administração Interna |
| 28/02/1966 | -Abolição da Secretaria da Pesca(수산국) do Ministério da Agricultura e Florestas -Estabelecimento da Agência do Assunto Marítimo(수산청) no Ministério da Agricultura e Florestas: nas ramificações inferiores/ instalam os departamentos da política da pesca(어정국)/ da produção(생산국) e das instalações(시설국). |
| 31/12/1975 | -Instalação da Agência Portuária(항만청) filiada ao Ministro de Transporte : um diretor do Ministério da Construção transfere o controle das atividades da construção portuária para Agência Portuária exceto a construção portuária no Complexo Industrial |

| | |
|------------|---|
| | Costeira(임해공업단지) cuja manutenção do controle pelo Ministério da Construção. |
| 16/12/1977 | -Nova nomeação da Agência Portuária para a Administração Marítima e Portuária(해운항만청 <i>Maritime and Port Administration</i>) |
| 27/12/1990 | -Transferência da função da construção do porto industrial controlado pelo Ministério da Construção(건설부) para a Administração Marítima e Portuária. :Administração Marítima e Portuária responsável pela administração dos portos industriais integrou a parte da construção através da unificação das funções administrativas. |
| 27/12/1990 | -Reorganização da Sede da Polícia Nacional(치안본부) controlada pelo Ministério da Administração Interna(내무부) para Agência Nacional de Polícia(경찰청) e o novo estabelecimento da Agência Nacional de Polícia Marítima(해양경찰청):O chefe da Agência Nacional de Polícia Marítima é submetido sob o comando do chefe da Agência Nacional de Polícia |
| 08/08/1996 | -Estabelecimento do Ministério de Assuntos Marítimos e Pescas(MOMAF) |
| 16/01/2004 | -Estabelecimento da Autoridade Portuária de Busan(BPA) |
| 11/07/2005 | -Estabelecimento da Autoridade Portuária de Incheon(IPA) |
| 05/07/2007 | -Estabelecimento da Autoridade Portuária de Ulsan(UPA) |
| 29/02/2008 | -Estabelecimento do Ministério de Terra/ Transporte e Assuntos Marítimos(MLTM) :Transferência dos serviços da logística marítima/ do ambiente marinho e portuários/ controlados pelo Ministério da Construção e Transporte e pelo Ministério dos Assuntos Marítimos e das Pescas e dos trabalhos intelectuais do Ministério da Administração Pública e dos Assuntos Internos. -Estabelecimento do Ministério da Alimentação/ Agricultura/ Florestas e Pescas(MIFAFF: Ministry for Food/ Agriculture/ Forestry/ and Fisheries농림식품수산부) : Integração do trabalho da produção marítima do Ministério da Agricultura(MAF농림부) e do MOMAF e uma parte dos trabalhos da indústria alimentar controlado pelo Ministério da Saúde e Bem-Estar(MW보건복지부) |

Fonte : KMI(Korea Maritime Institute: 한국해양수산개발원), Relatório Branco dos Assuntos Marítimos e Pescaria: 2006-2008(해양수산백서), 2010, p28.

5. Novo sistema portuário coreano e os efeitos

Existem atualmente 31 portos de comércio internacional e 26 portos de cabotagem ou costeiros na Coreia do Sul. Os 29 portos de comércio internacional são desenvolvidos e controlados pelo MLTM e sua subdivisão dos portos de comerciais e os de cabotagem depende da frequência de chegadas e partidas de navios oceânicos (confira as Tabelas 6 e 7). Os 25 portos costeiro ou locais são desenvolvidos e controlados pelo respectivo governo regional e/ou municipal⁶⁷. Além destes portos, novos portos são especialmente escolhidos e promulgados dos portos comerciais existentes ou das áreas recém-designadas para que possam garantir o transporte de importação e exportação (confira a figura 5).

Tabela 6. Classificação dos portos na Coreia do Sul⁶⁸

| Classificação | Localização | Portos |
|---|-------------|---|
| Portos de Comércio(31) | Costa oeste | Seoul/ Gyeongin/ Incheon/ Pyeongtaek/ Dangjin/ Daesan/ Taean/ Boryeong/ Janghang/ Gunsan/ Mokpo |
| | Costa sul | Wando/ Yeosu/ Gwangyang/ Jeju/ Seogipo/ Hadong/ Samcheonpo/ Tongyoung/ Gohyun/ Okpo/ Janseungpo/ Masan/ Jinhae/ Busan |
| | Costa leste | Ulsan/ Pohang/ Hosan/ Samcheok/ Donghae/ Mukho/ Okgye/ Sokcho |
| Portos de Cabotagem⁶⁹(26) | Costa oeste | Yonggipo/ Yeonpyungdo/ Daecheon/ Biin/ Songgong/ Daeheuksando/ Hongdo/ Paengmok |
| | Costa sul | Galdu/ Howhongpo/ Shinma/ Nokdongsin/ Narodo/ Geomundo/ Aewol/ Hallim/ Hwasun/ Seongsanpo/ Chuja/ Junghwa/ Busannam |
| | Costa leste | Guryongpo/ kangku/ Hupo/ Ulleung/ Jumunjin |

Fonte: MLTM, Guia Anual Portuária da Coreia do Sul (항만편람) 2011, Status Geral de Portos na Coreia do Sul, p.3.

⁶⁷Os portos de controle do governo central continuam a ser administrados como antes, e a administração dos portos de controle dos governos locais e os de cabotagem(costeiros) são delegados para o prefeito ou governador do estado ou província, a onde os portos pertencem(a partir de 31/12/2009). MTLM, Guia Anual Portuária 2011, p.3.

⁶⁸ Esta classificação é baseada no Ato Portuário, II Cláusula do Artigo 3º.

⁶⁹ Cabotagem(do verbo francês caboter, que significa “navegar ao longo da costa”) é comércio marítimo que consiste em remessas entre portos localizados no mesmo país. David, Pierre & Stewart, Richard, op. cit. P.296.

Tabela 7. Classificação de controle dos portos de comércio internacional

| Classificação | Portos |
|---|---|
| Porto sob o controle do Governo Central(14) | Gyeongin/ Incheon/ Pyeongtaek/ Dangjin/ Daesan/ Janghang/ Gunsan/ Mokpo/ Yeosu/ Gwangyang/ Masan/ Busan/ Ulsan/ Pohang/ Donghae/ Mukho |
| Porto sob o controle dos Governos Locais(17)* | Seul/ Taeon/ Boryeong/ Wando/ Jeju/ Seoguipo/ Hadong/ Samcheonpo/ Tongyoung/ Janseungpo/ Okpo/ Gohyun/ Jinhae/ Hosan/ Samcheok/ Okgye/ Sokcho |

*Os governos locais compreendem governo do estado ou província (“Dó” em coreano) e do município.

Fonte : MLTM, Guia Anual Portuária da Coreia do Sul 2011, Status geral de portos na Coreia do Sul, p.3.

Figura 5. Mapa de Localização dos portos designados da Coreia do Sul



Fonte: Guia de Portos da Korea 2011, MTLM, p.5; III Plano Geral Portuário(제3차 전국항만기본계획), MLTM, Notificação, Julho de 2011, p.5.

A política da reforma portuária em escala nacional foi concretizada e implementada através dos três planos nacionais consecutivos de 1992 a 2020 até agora, isto é, o Plano Geral Portuário (PGP: *Port General Plan*/ 항만기본계획). No I PGP(1992-2001) foi introduzida de uma política de expansão portuária com aumento das instalações, como as de terminais de contêiner e zoneamento portuário etc. numa perspectiva de rápido crescimento da movimentação marítima⁷⁰. Requeria, em primeiro lugar, uma especialização de portos com proveito de áreas circunferenciais para que a nova forma de porto funcionasse como um centro logístico e de distribuição de cargas de vários tipos.

No II PGP(2002-2011) teve uma meta de promover uma indústria portuária, como a indústria nacional para criar valor agregado numa previsão de crescimento acelerado da economia do Extremo Oriente até então. Isto era para criar novas demandas portuárias através da instalação de portos concentradores. Mas ao longo do implemento do II PGP houve mudança do ambiente da economia internacional e, neste contexto, o plano sofreu algumas modificações entre 2006 e 2011. Com o aumento da incerteza da movimentação portuária devido à desaceleração do crescimento, especialmente, de transbordo. Nessa transição do quadro de competição, o governo começou a focar numa mudança qualitativa do que na quantitativa à medida que a expansão do desenvolvimento portuários acompanhasse uma utilização maior do arredor portuário⁷¹. Esta linha de direção continuou mantendo no III PGP(2011-2020) sem grande modificação do anterior⁷².

Maioria do volume movimentado na Coreia depende de comércio exterior, transbordo de cargas e cabotagem. Antes do desenvolvimento dos portos chineses os portos coreanos tiveram grande importância no transbordo de cargas chinesas. Mas, com reestruturação portuária chinesa, os portos coreanos foram defrontados com a redução da taxa do crescimento devido à competição crescente e mais

⁷⁰Havia a emenda do Ato Portuário em 1991. MLTM, Guia Anual Portuária 2011, p.595.

⁷¹II PGP baseia no Ato Portuários, no Artigo 8º . Notificação do MLTM, III Plano Geral Portuário(2011-2020), N.2011-402, Julho de 2011.

⁷²Atualmente no III PGP está previsto só alguns reajustes do conteúdo, no qual 31 portos de comércio internacional designados do II PGP vão ser reduzidos para 29 e os 26 portos costeiros para 25.

aguda na indústria portuária no Nordeste do continente asiático⁷³. Neste contexto, o ponto de vista da Coreia é sustentar o ritmo do crescimento através da cooperação com a China no comércio, já que a China é o maior parceiro comercial do país não só na dimensão regional mas também na mundial.

Com o implemento dos PGPs houve vários resultados positivos. Em primeiro lugar, tem aumentado a competitividade portuária com a expansão no momento adequado no sentido preparar um espaço para suportar a crise de desaceleração e isto atribuiu ao país se tornar um dos países líderes comerciais no ranking mundial⁷⁴. Em segundo lugar, com a melhoria dos serviços logísticos dados pelo competitividade de preço nas importação de materias-prima e exportação dos produtos manufaturados. Em terceiro lugar, com a criação de valores agregados só pela indústria logística portuária, esta se tornou uma indústria nacional promissora e outras indústrias como a química e a de construção naval foram também se beneficiaram pelo processo. Além disso, os PGPs contribuíram também para o aumento da competitividade internacional das outras indústrias como a siderurgia, a petroquímica, a automobilística entre outras. E em quarto lugar, aumentou o eficiência sob a nova dimensão de automação no sistema portuário com a introdução da TI (Tecnologia da Informação) no sistema informacional da logística portuária. Isto envolve não só os casos de previsão e de reação rápidas, de demanda do futuro, de mudanças do sistema de fornecimento de forças de trabalho mas também o controle automático, conveniência para operadoras, proprietários de cargas, e assim por diante.

Quanto aos resultados negativos são, em primeiro lugar, ao contrário da expansão portuária coreana, a depressão mundial de 2009 teve o impacto causando redução drástica da movimentação portuária com a incerteza econômica. Em segundo, após a inauguração do Novo Porto de Busan a competição entre portos começou a intensificar e isto afetou adversamente às operadoras menores em relação às maiores.

⁷³ Kim, Hyeong-Geun, “중국항만의 성장과 우리나라 항구의 활성화 방안” KOMARC(월간 해양수산) 통권, KMI, N.276, Set. 2007, Passim.

⁷⁴No ranking de competitividade portuária mundial, a posição coreana se elevou de 33º em 2006 para 23º em 2010 e 9º posição do ranking do comércio e 7º posição da exportação. MLTM, III Plano Geral Portuário(2011-2020), op. cit. pp.9-11.

Em terceiro, o investimento nos portos foram concentrados na sustentação da produção industrial, em vez de aliviar o desenvolvimento desigual dos portos menos desenvolvidos. Em quarto, as cidades reformadas com a formação da hinterlândia portuária passaram frequentemente a ser confrontadas com a condição agravada das moradias e do atrito entre a moradia residencial e a comercial. E, por último, apesar da meta dos PGP's fosse criar os valores agregados através do aumento de melhores serviços portuários, isto ainda não foi concretizado⁷⁵.

5.1. A configuração espacial e hinterlândia portuária

A construção do novo espaço portuário está sujeita ao crescimento econômico por meio do aumento do comércio exterior e da produção como um todo. Trata-se uma reespecialização eficiente através da formação de áreas de concentração de várias funções econômicas em que a cidade portuária dimensiona ampla e complexa ligação com as redes de transporte, pelas quais recebem e enviam mercadorias ou passageiros. O porto se tornou um espaço de resolver vários gargalos de descompasso de transportes terrestres e marítimos com as conexões variáveis sob a integração de vários modais de transportes como multimodais ou intermodais⁷⁶.

Conforme a Figura 6, existem na Coreia 5 principais *hubs* de carga ou os centros logísticos do país aos quais o porto de Busan e o de Gwangyang são integrados pelas principais redes de transporte em escala nacional. O porto de Busan é ligada não só ao centros logísticos mas também a todos os cantos do país através das redes de transporte rodoviário e ferroviário. Quanto à rede ferroviária existe a rede do KTX (*Korea Train Express*) - rede de transporte ferroviário de alta velocidade da Coreia – já tem completado uma fase de ligação rápida

⁷⁵ MLTM, III Plano Geral Portuário(2011-2020), op. cit., pp.11-23.

⁷⁶ Intermodal descreve um carregamento que utiliza vários modais de transporte – rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo, dutoviário – do ponto de partida ao ponto de destino. O transporte intermodal não é um meio de transporte é a prática de utilizar vários meios de transporte para um único carregamento, portanto, é chamado também de transporte multimodal

de passageiros de Seul para o porto de Busan da ponta leste e para o de Mokpo da oeste do país (confira a Figura 7). Esta rede continua em expansão e segundo o II Plano Nacional de Construção da Rede Ferroviária está previsto para 2020 o alcance do KTX às principais cidades do país, visando encurtar o tempo da circulação até a faixa de 1 hora e meia.

Figura 6 . Infraestrutura logística na Coreia do Sul



Fonte: Invest Korea, “Promising Investment Opportunities, Logistics, 2009, p. 4.

Figura 7. Rede ferroviária da Coreia do Sul

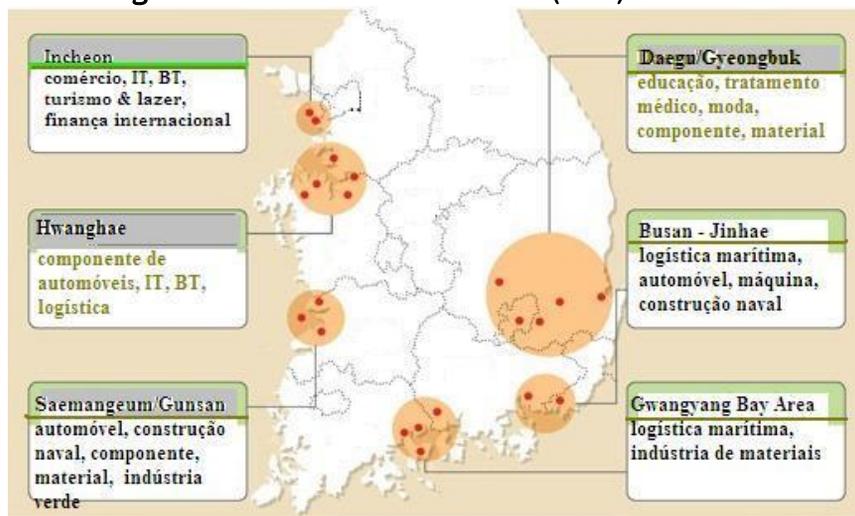


Fonte : MLTM, Notificação , Abril, 2011

O plano de Construção da rede Ferroviária está previsto de expansão da ferrovia do nível 230km/h do KTX da ligação Seul-Busan de 368,5km atualmente para 2.362,4km em 2020 e o âmbito do serviço do KTX de 60,4% para 85% da população coreana. Quanto a extensão ferroviária para alta velocidade está previsto de ampliação de 3.557km para 4.934km e a taxa de duplicação de 49,6% para 79,1%⁷⁷.

⁷⁷ MLTM, Notificação, 4 de Abril de 2011, pp.1-4.

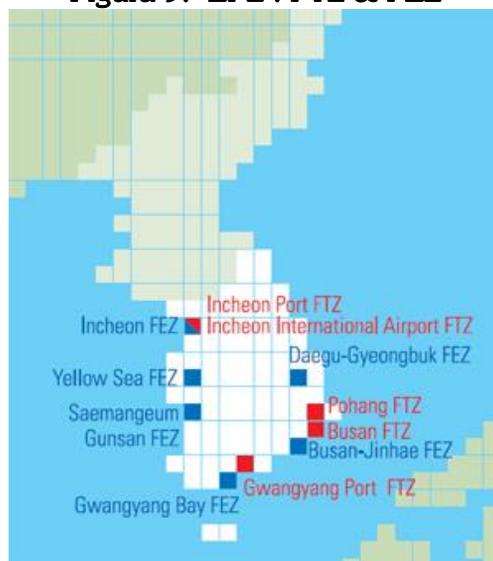
Figura 8. Zona Econômica Livre(FEZ) da Coreia



Fonte: MKE(Ministry of Knowledge Economy)

Por outro lado, o porto de Busan e o de Gwangyang são os principais portos em desenvolvimento de sua hinterlândia. Para melhor funcionamento portuário, suas várias áreas vizinhas passaram a ser destinadas a auxiliar para ter mais efeitos econômicos nos portos. Trata-se a utilização de maior oportunidade através da criação de valores agregados e os empregos. Estes valores podem ser criados diretamente pela movimentação portuária dada pelo comércio exterior e pelas atividades produtivas ou urbanas ou social que têm impactos econômicos indireta com as atividades portuárias cujo âmbito compreende as áreas de indústria, sistema financeiro, tecnologia da informação, saúde, laser etc. O implemento deste processo pode ser considerado, também, um dimensionamento do espaço econômico portuário para adaptar à nova forma de portos modernizados, cuja melhor capacidade seja medida não só pela melhoria das instalações e pela infraestrutura portuária mas também pela melhor integração com os espaços produtivos e sociais na escala nacional para melhor funcionamento do sistema portuário.

Figura 9. EPZ : FTZ & FEZ



Fonte: MKE 2011.

A meta dos PGPs na Coreia é a construção do espaço em que as cidades que circundam as áreas portuárias sejam engendradas de várias atividades econômicas através da ligação a redes urbanas, constituídas por centros urbanos menores ou áreas de multiuso, isto é, o “*cluster* portuário”, através do qual a area portuária compreende as áreas de produção e logística em vários níveis como complexo industrial, turismo marinho, etc. além das funções portuárias propriamente ditas⁷⁸. Especialmente, no II PGP foi ressaltado uma possibilidade da qual a Coreia se torne um país de centro logístico no Extremo Oriente, através da realização do crescimento qualitativa sob a “clusterização portuária”. Em outras palavras, esta integração econômica espacial é baseada em aumento de competitividade portuária, seja pela revigoração logística seja pela ligação a zonas especializadas em produção na proximidade⁷⁹.

⁷⁸MLTM, III Plano Geral Portuário(2011-2020), op. cit., pp.9-10.

⁷⁹Segundo III PGP(2011-2020), estão previsto de segurar interlândia de 1,7 milhões m² no porto de Busan, 1,93 milhões m² no de Gwangyang para indução de indústrias relacionadas portuárias e estão em desenvolvimento 6,10 milhões m² das hinterlândias poruárias nos portos de Busan, de Incheon e de Ulsan etc. MLTM, III Plano Geral Portuário(2011-2020), op. cit. p.15.

Após a reestruturação portuária chinesa com a criação de várias zonas especiais econômicas, os portos coreanos estão sendo expostos cada vez mais à competição intensiva com os outros países asiáticos. Enquanto a China permitiu a entrada de empresas logísticas e manufatureiras na zona aduaneira, o Taiwan permitiu a entrada de empresas logísticas na Zona de Processamento de Exportação (EPZ: *Export Processing Zone*). No Japão, além da existência das zonas de fomento de importação, nas hinterlândias portuárias está sendo permitida a entrada de empresas logísticas e manufatureiras ao mesmo tempo.

Nesse contexto, a Coreia também tomou iniciativa de seguir a tendência global, mas sua condição para a adaptação é pouco diferente. A entrada de empresas manufatureiras na hinterlândia é pouco provável porque sua entrada é permitida nas Zonas de Livre Comércio (FTZ: *Free Trade Zone*), a saber, só é permitida a entrada das empresas logísticas na hinterlândia portuária. Isto significa que o processo da integração do espaço portuário ainda não está completamente integrada ao espaço de produção devido à restrição estrutural na formação da hinterlândia portuária ainda mantida⁸⁰. Segundo a KICOX (*Korea Industrial Complex Corp.* 한국산업단지공단), existem no país 40 Complexos Industriais Nacionais e 461 Complexos Industriais Normais na categoria dos complexos nacionais e 6 Zonas Econômicas Livres (FEZ: *Free Economic Zone*) e 7 FTZ na categoria das outras zonas planejadas em 2012⁸¹. Entre as FTZs, os portos de Incheon, de Busan e de Gwangyang pertencem ao porto do tipo logístico e, portanto, o alto investimento nestes portos é concentrado nesse uso⁸² (confira as figuras 8 e 9).

⁸⁰ KMI, Relatório Branco dos Assuntos Marítimos e Pescaria: 2006-2008(해양수산백서), 2010, p.392.

⁸¹ Na categoria dos complexos nacionais há também 6 Complexo Industrial Urbano e de Alta-tecnologia e 429 Complexo Industrial e Agrícola, além dos Complexos Industriais nacionais e dos Complexos Industriais Normais, totalizando 879. Quanto a outras áreas planejadas incluem também 17 Zona de Investimento estrangeiro, além das Zonas de Livre Comércio e das Zonas Econômicas Livres, totalizando 30 em 2012. KICOX, <http://www.kicox.or.kr/> (Acessado em Janeiro de 2013).

⁸² Após o estabelecimento da ZPE(EPZ em inglês) em Masan(1970), esta evoluiu dividindo em dois tipos de zonas especiais em 2004, - Zona de Livre Comércio(FTZ) e Zona Econômica Livre(FEZ). E a FTZ se dividiu, de novo, em dois tipos de especificação – complexo industrial e logística. O tipo do complexo industrial da FTZ aplicado às de Masan, Iksan, Kunsan,

5.2. Realizações e os efeitos

O conceito do tráfego portuário total em todos os portos de comércio exterior do país é a estatística baseada na soma de cada mês de movimentação de cargas declaradas no Port-MIS (*Port Management Information System*)⁸³. Em 2011, todas as movimentações de carga portuária no país foram de 1.311 milhões toneladas e isto significou um crescimento de 8,9% em relação a 2010, devido ao aumento do volume de petróleo bruto e do processado e do carvão betuminoso. As cargas de importação aumentaram 6,7% enquanto as de exportação aumentaram 13,9%, sendo um aumento de 8,8% da carga total do comércio exterior com 891,79 milhões toneladas. As cargas de transbordo aumentaram também 21,1% em 2011 com 177,78 milhões toneladas em relação a 2010 e as cargas de cabotagem aumentaram 1,6% com 241,62 milhões toneladas de acordo com o gráfico 3⁸⁴.

Quanto às movimentações de carga por porto em 2011 foi de 294,33 milhões toneladas no porto de Busan, 219,93 milhões no porto de Gwangyang e 193,75 milhões toneladas em Ulsan, um aumento respectivo de 12,3%, 6,4%, 12,9%⁸⁵. A mudança do tráfego portuário está baseada nas metas atribuídos a cada porto. A principal visão do porto de Busan é ser um porto concentrador de contêiner baseado no transbordo de alto valor agregado. Nessa visão se desdobram nas três

Daebul, Donghae, Yulchon, Ulsan e Kimje. O tipo logístico foi aplicado aos Porto de Busan, Gwangyang, Incheon, Pohang, Pyeongtaek e Dangjin, especializados em porto e o aeroporto internacional de Incheon é o tipo logístico especializado em aeroporto. MKE, Administration Agency of Daebul Free Trade Zone, <http://www.ftz.go.kr/daebul/DaebulFreeTradeArea/freeTradeArea.jsp> ; Korean Free Economic Zones, <http://www.fe.z.go.kr/kr/index.jsp>;

⁸³ O âmbito do PORT-MIS é limitado aos portos de exportação e importação e trata todos os trabalhos operacionais portuários e os civis como a comunicação de entrada de navio no porto, o uso de instalações portuárias, os dados do sistema central de controle, a entrada e saída de cargas, de cobrança fiscal, notificação de saída de navio etc.

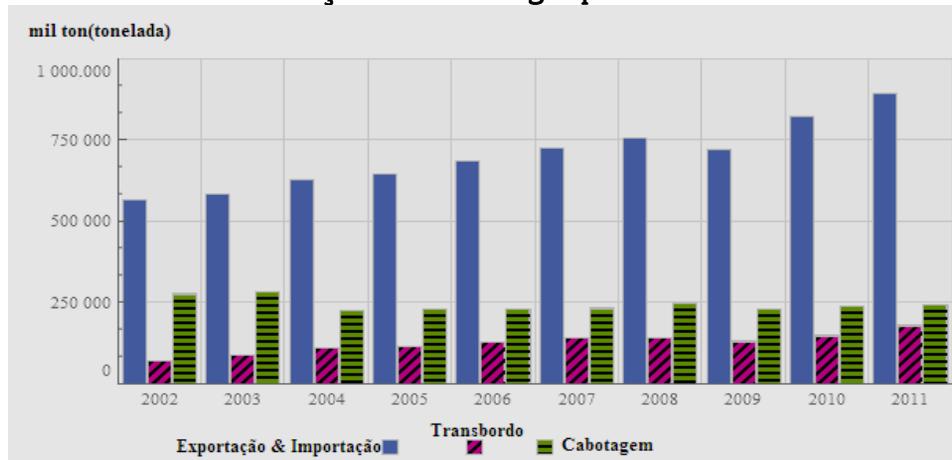
⁸⁴ As estatísticas estão compostas pelos três critérios – o comércio, o transbordo e a cabotagem. Entre estes, o primeiro significa o comércio exterior de exportação e de importação e o segundo é de cargas, que não entram no país e que são embarcado em outro navio para ir a outro país. O terceiro é de cargas movimentadas entre os portos dentro da fronteira do país.

⁸⁵ MLTM, SP-IDC, 2012.

http://www.index.go.kr/egams/stts/jsp/potal/stts/PO_STTS_IdxMain.jsp?idx_cd=1265

metas, em que, em primeiro lugar, é manter a segunda posição mundial de porto de contêiner, em segundo, clusterizar o Novo Porto de Busan e em terceiro, manter o equilíbrio entre a função logística e do turismo marítimo do Norte do porto (*Bukhang*). A visão do porto de Gwangyang é ser porto concentrador de vários tipos de logísticas - para contêineres, siderurgia e petroquímica. Suas metas, neste caso, se baseam no revigoramento da função como o porto de contêiner e no desenvolvimento da hinterlândia e do complexo industrial nacional, além da ampliação das instalações para apoiar a indústria petroquímica. As metas do Porto de Ulsan são facilitar a logística de exportação e de importação sob proveito do maior complexo industrial do país na proximidade além de ampliar as instalações de armazenamento de petróleo.

Gráfico 3. Movimentação total de cargas portuárias da Coreia do Sul



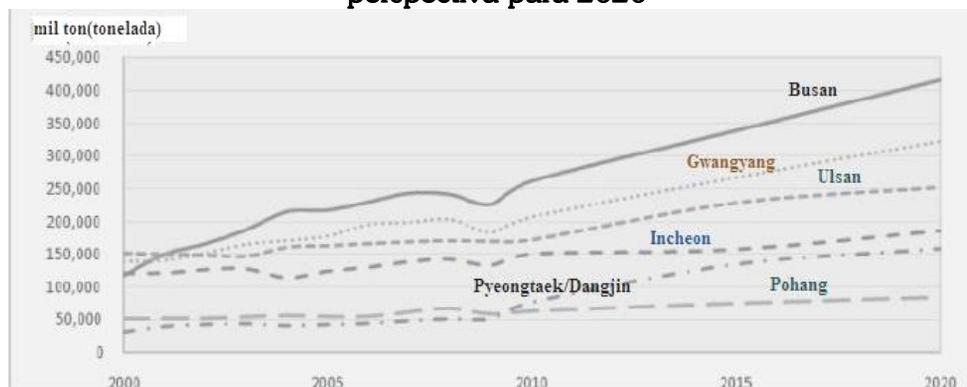
Fonte : MLTM, SP-IDC, 2012

O porto de Incheon está previsto como um porto central de logística com a China através do revigoramento do Norte do porto (*Bukhang*) existente e da inauguração do Novo Porto de Incheon que visa também o crescimento econômico regional ao mesmo tempo. O porto de Pyeongtaek – Dangjin – é o porto de base logística da área metropolitana e da região mediana do país. Este porto tem a meta de apoiar os complexos industriais nacionais na proximidade e de construir cluster portuário como uma hinterlândia ligada aos complexos

industriais por perto. Quanto a visão do porto de Pohang é apoiar a indústria de base do país e suas metas são revigoramento do porto de Yeongilman (Baía Yeongil) através da construção de hinterlândia portuária e a ferrovia de acesso ao porto⁸⁶.

O Gráfico 4, mostra o tráfego de carga por porto em crescimento, especialmente a dos principais portos do país, à medida que o porto de Busan ocupa o primeiro lugar com a movimentação total de 262.070 mil toneladas(RT) em 2010⁸⁷. O porto de Gwangyang movimentou 206.691 mil toneladas no mesmo período, enquanto o porto de Ulsan com 171.664 mil toneladas, o de Incheon com 149.785 toneladas, o de Pyeongtaek-Dangjin com 76.681 mil toneladas e o de Pohang com 63.108 mil toneladas. E o peso desta movimentação pode ser explicado também por percentagens em escala nacional como o porto de Busan(22%), Gwangyang(17%), Ulsan(14%), Incheon(13%), Pyeongtaek-Dangjin(6%), Pohang(5%), Donghae(2%) e os outros(21%)⁸⁸.

Gráfico 4. Tráfego de carga nos principais portos coreanos e sua perspectiva para 2020



Fonte:MLTM, Guia de Portos da Coreia do Sul, Dezembro de 2011 p.597.

⁸⁶ MLTM, III Plano Geral Portuário(2011-2020), op. cit. pp. 95-96.

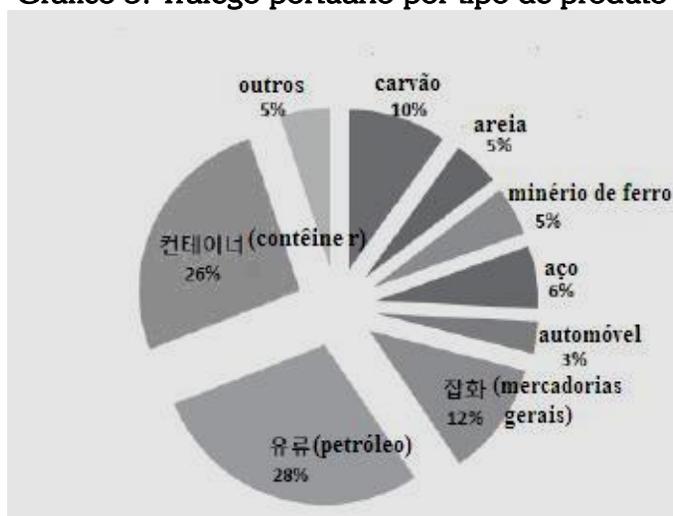
⁸⁷ RT(Revenue Ton) é tonelada aplicada na tarifa de transporte de carga. MLTM, SP-IDC, 2012, op. cit. p.3/4.

⁸⁸ MLTM, Guia de Portos da Coreia do Sul, dez. 2011, p597.

5.3. Âmbito comercial na movimentação portuária

Nos últimos seis anos (2005-2010), movimentação portuária teve o crescimento consistente, mantendo a composição no comércio exterior sem grande mudança. A taxa de crescimento da movimentação portuária como um todo foi 4,1% ao ano e entre estes, o prouto que aumentou mais o tráfego foi o carvão com 10,5% e o aço no segundo, com 5,9% ⁸⁹. O gráfico 5, mostra a percentagem de cada tipo de produto que participou no tráfego portuário do comércio em 2010. Entre as percentagens da participação, petróleo e seus derivados e a de contêineres ocuparam o maior parte da movimentação com 28% e 26%, respectivamente e a em seguida mercadorias a granel(잡화) de 12%. Os automóveis ocuparam 3% e o aço de 6% e o resto da participação é dividida por vários tipos de matérias-primas a cerca de 20% ao total⁹⁰.

Gráfico 5. Tráfego portuário por tipo de produto



Fonte: MLTM, Guia de Portos da Coreia do Sul, dez. 2011, p.598.

⁸⁹ As taxas de crescimento por produto Entre os tipos de produto nesse período são seguinte: petróleo(2,2%), contêineres(5,5%), mercadorias gerais(3,6%), aço(5,9%), minério de ferro(2,6%), areia(3,0%), automóvel(5,5%), os outros(-0,3%) Guia de Portos da Coreia do Sul, dez. 2011, p598.

⁹⁰ 이중우 et al., (항만개발계획), Pakyoungsa, Seul, 2009, p.108.

Quanto ao tráfego portuário em relação a movimentação de contêiner é pouco diferente do movimento total que foi analisado em cima. A taxa de crescimento do movimento de contêiner é mais acelerado do que o ritmo do crescimento dos outros meios de movimentação portuária e isto deve a ao crescimento firme do comércio internacional no Extremo Oriente, como um importante fator. Entre 2005 e 2010, a taxa de crescimento portuário de contêiner no comércio exterior em média foi 5,6% e segundo uma entidade competente nacional de pesquisa, a taxa vai ser aumentada ainda entre 2010 e 2015 para 6,1%, mantendo sua tendência crescente. O gráfico 6 mostra uma perspectiva do crescimento da movimentação de contêineres cada vez mais acelerada após 2010 na categoria do comércio internacional, do transbordo e da cabotagem como um todo, especialmente a do primeiro. O tráfego de contêineres do comércio exterior em 2000 foi de 6.421 mil TEU para 12.349 mil TEU em 2010, o transbordo de 1.264 mil TEU para 6.641 mil TEU no mesmo período. Quanto à movimentação da cabotagem foi registrada de 274 mil TEU para 378 com o maior crescimento entre as categorias com 6,8%⁹¹.

Gráfico 6. Tráfego total de contêineres e sua perspectiva

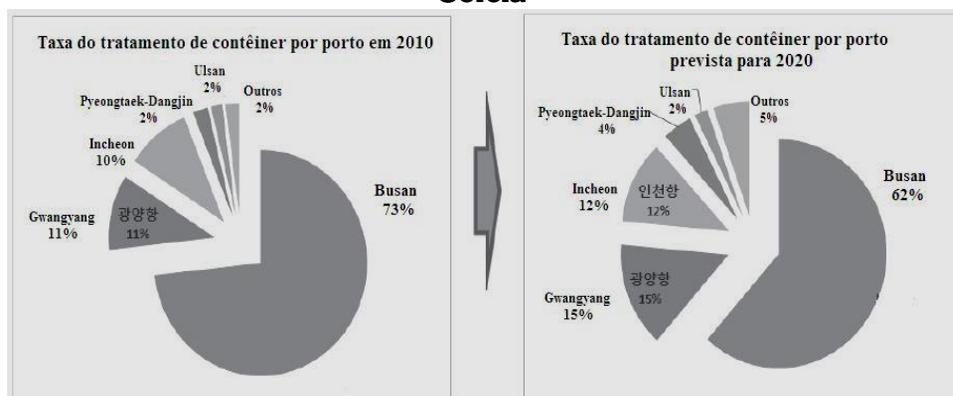


Fonte : MLTM, Guia de Portos da Coreia do Sul, dez. 2011, p.599.

⁹¹ Na logística de transporte, a sigla TEU (*Twenty Foot Equivalent Unit*) refere-se à Unidade Equivalente de Transporte. Esta unidade de transporte possui um tamanho padrão de contêiner intermodal de 20 pés. Trata-se da medida padrão para medir capacidade de contêineres em navios, trens, etc. que equivale a um contêiner padrão de 6,10m(comprimento)x2,44m(largura)x2,59m(altura), ou aproximadamente 39 m³. Guia de Portos da Coreia do Sul, dez. 2011, p.599; http://www.portogente.com.br/portopedia/TEU_-_Twenty_Foot_Equivalent_Unit/

Neste contexto de crescimento constante da movimentação portuária de contêineres, o porto do Busan se destaca como a primeira posição nacional nessa categoria. O porto de Busan é além do maior porto do tráfego de cargas na Coreia (Gráfico 4), é incomparavelmente o maior porto de contêiner do país. A importância do porto de Busan está destinada a ser reduzido em relação aos outros portos do país, mesmo assim, a estrutura do predomínio continuará sendo mantida, apesar da possibilidade de pequena mudança (Gráfico 7).

Gráfico 7. Tendência da participação de contêineres por porto da Coreia



Fonte : MLTM, Guia de Portos da Coreia do Sul, dez. 2011, p.600.

III. Porto de Busan

O porto de Busan é considerado o primeiro porto da Coreia, quinto porto marítimo mais movimentados por tonelagem de carga e o quinto maior porto de contêineres do mundo. O Porto de Busan é localizado na ponta leste da península da Coreia e está servindo como um portão entre o Oceano Pacífico com que liga Gyeongsangnam-do (a província em que fica a cidade de Busan). A cidade de Busan é a segunda maior metrópole da Coreia do Sul depois de Seul, a maior cidade portuária do país, localizado no extremo sudeste do país, onde há montanhas baixas no norte e oeste, e os mares do sul e do leste. Geumjeongsan, a montanha mais alta da cidade no norte e o Rio Nakdong, o mais longo rio do país que escorre ao longo do oeste e deságua no Estreito coreano. A área metropolitana é dividida em 15 grandes distritos administrativos(구 *Gu*) e um município(군 *Gun*) e a população da cidade é cerca de 3,6 milhões e a da área metropolitana, incluindo as cidades adjacentes, Gimhae e Yangsan, tem cerca de 4,4 milhões em 2010.

O Porto de Busan tem servido como porta de entrada da Coreia para o mundo desde a sua abertura em 1876 como um porto internacional, com o nome de *Busanpo*. Cercado por montanhas e muitas ilhas, o Porto de Busan é favorável geograficamente pela maré baixa e superfície calmo. Após a primeira construção em 1906 o Porto de Busan tem sido constantemente desenvolvido e a partir de 1978, começou a ser modernizado através da construção de três terminais de contêineres⁹². O porto de Busan, como o principal porto do país, lida com um total de 40% de cargas por via marítima, 85% dos contêineres e 40% de produtos marítimos nacionais (confira o item 5.2. do artigo e o gráfico 4).

O rápido crescimento da quantidade de contêineres na Coreia começou no Porto de Busan desde meados dos anos 1990, quando o porto tratava principalmente as cargas gerais inclusive diversos materiais adequados às próprias construções portuárias. Isto significa

⁹² Busan Regional Maritime Affairs & Port Office,
<http://portbusan.go.kr/Service.do?id=cyber0601>

que o porto de Busan que até então foi projetado para cargas gerais passou a tratar as cargas de contêineres apesar das condições inadequadas à nova tendência. Nesse período de transição, a forma de funcionamento e as operações portuárias em excesso eram inevitáveis e os píeres estavam sendo expostos ao risco de quebra. Portanto, os píeres gerais tiveram que depender de ODCYs (*Off-Dock Container Yard*) dispersos na cidade de Busan e a falta de um pátio de contêiner apropriado causou um impacto negativo na cidade de Busan – engarrafamento, barulho, poluição, etc – a ponto de aumentar a aversão dos cidadãos ao novo sistema portuário⁹³.

1. Fluxos econômicos do Porto de Busan

Coréia mantém o crescimento consistente da movimentação de contêineres e o Porto de Busan domina cerca de 80% das cargas de contêineres totais do país⁹⁴. O rendimento de contêineres tem crescido rapidamente em alguns portos coreanos, notavelmente, nos portos de Busan, Gwangyang e Incheon devido ao crescimento acelerado da economia chinesa cuja expansão portuária está em redimensionamento e com a recuperação da economia da Ásia⁹⁵. O Porto de Gwangyang desempenha um papel complementar ao Porto de Busan neste dado, apesar da sua capacidade cada vez maior com a perspectiva de aumentar a sua importância no futuro próximo.

A Coreia, por sua vez, começou a redimensionar seus portos também para que o Porto de Busan reduzisse os riscos possíveis devido à rápida mudança do ambiente de competição portuária no Leste da Ásia. A Tabela 8 mostra uma tendência decrescente da importância do Porto de Busan nos últimos dez anos, enquanto os outros principais portos coreanos ganham importância crescente. Mesmo assim, a concentração do tráfego de contêineres no Porto de Busan continua sendo predominante, marcando entre 73% e 80% sem grande mudança

⁹³ Site da BPA, http://www.busanpa.com/Service.do?id=engbpa_pc_07

⁹⁴ Song, Dong-Wook, op. Cit. 2008, p.141.

⁹⁵ O Porto de Gwangyang desempenha um papel complementar ao Porto de Busan neste dado, apesar da sua capacidade aumentada recentemente em perspectiva de ganhar maior importância no futuro próximo.

na sua configuração.

Tabela 8. Movimentação de contêineres nos principais portos da Coreia do Sul (em TEU)

| Ano | Busan | Gwangyang | Incheon | Pyeongtaek | Ulsan | Gunsan | Masan | Outros | Importância do Porto de Busan(%) |
|------|------------|-----------|-----------|------------|---------|---------|--------|---------|----------------------------------|
| 2000 | 6.382.737 | 677.747 | 611.261 | 988 | 236.296 | 3.642 | 41.766 | 4.364 | 80,2 |
| 2001 | 8.072.814 | 887.092 | 663.042 | 21.111 | 258.468 | 19.714 | 65.016 | 2.857 | 80,8 |
| 2002 | 9.453.356 | 1.125.549 | 769.791 | 66.238 | 276.537 | 24.227 | 49.020 | 125.080 | 79,5 |
| 2003 | 10.407.809 | 1.235.292 | 821.071 | 152.259 | 318.279 | 61.817 | 47.352 | 141.992 | 78,9 |
| 2004 | 11.491.968 | 1.348.555 | 934.954 | 190.088 | 302.870 | 59.685 | 61.994 | 133.024 | 79,1 |
| 2005 | 11.843.151 | 1.460.818 | 1.148.666 | 227.652 | 316.432 | 57.218 | 55.559 | 106.964 | 77,8 |
| 2006 | 12.038.786 | 1.770.386 | 1.377.050 | 259.965 | 336.868 | 33.972 | 32.634 | 115.235 | 75,4 |
| 2007 | 13.261.484 | 1.736.916 | 1.663.800 | 318.902 | 380.406 | 28.783 | 29.468 | 124.164 | 75,6 |
| 2008 | 13.452.786 | 1.822.449 | 1.703.362 | 355.991 | 400.581 | 25.891 | 25.055 | 140.633 | 75,0 |
| 2009 | 11.980.325 | 1.830.317 | 1.578.003 | 377.511 | 319.334 | 68.160 | 13.482 | 174.246 | 73,3 |
| 2010 | 14.194.334 | 2.087.890 | 1.902.733 | 446.550 | 335.706 | 104.320 | 12.058 | 285.369 | 73,0 |
| 2011 | 16.184.706 | 2.073.392 | 1.997.779 | 529.510 | 326.247 | 122.387 | 7.897 | 367.951 | 74,9 |

Fonte: BPA, http://busanpa.com/print/bpa_print.jsp p.2,3.

No Porto de Busan especificamente, o volume do tráfego de contêineres aumentou nos terminais especializados de contêineres a partir do final dos anos 1990 com a reforma de alguns cais convencionais para uso especial para tráfego de contêineres, além disso, após a inauguração do Novo Porto de Busan, a importância concentrada no Porto Norte do Porto de Busan começou a ser aliviada a partir de 2006, principalmente nos terminais de Gamcheon, Gamman e os terminais convencionais (Tabela 9).

Tabela 9. Trafego de contêineres por terminal no Porto de Busan

(TEU)

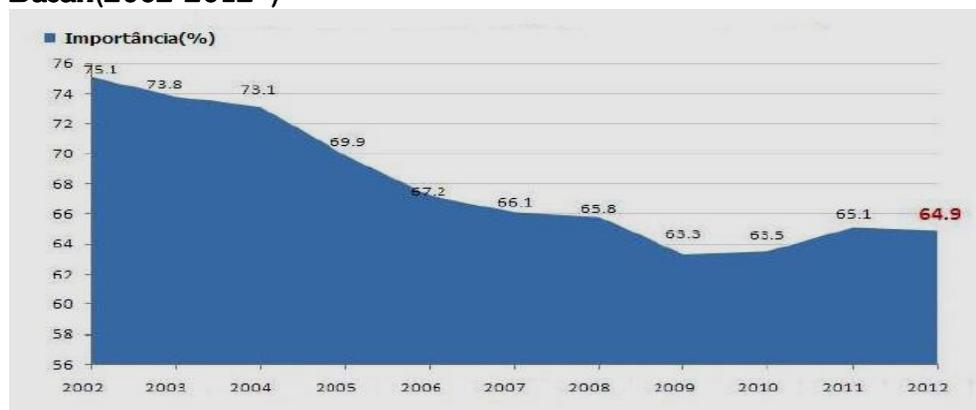
| Ano | Total | Jaseongdae | Shinsundae | Gamman | Ujam | Gancheon (Hanjin) | Singamman | Novo Porto | Terminais convencionais |
|------|------------|------------|------------|-----------|---------|-------------------|-----------|------------|-------------------------|
| 1993 | 3.070.681 | 1.123.690 | 1.006.525 | - | - | - | - | - | 940.466 |
| 1994 | 3.825.565 | 1.330.502 | 1.161.928 | - | - | - | - | - | 1.333.135 |
| 1995 | 4.502.586 | 1.538.933 | 1.262.692 | - | - | - | - | - | 1.700.971 |
| 1996 | 4.760.507 | 1.659.830 | 1.325.917 | - | - | - | - | - | 1.774.760 |
| 1997 | 5.233.880 | 1.808.146 | 1.452.036 | - | 340.554 | - | - | - | 1.633.144 |
| 1998 | 5.752.955 | 1.288.383 | 1.195.563 | 879.763 | 278.692 | 357.984 | - | - | 1.812.570 |
| 1999 | 6.439.589 | 1.006.645 | 1.177.188 | 1.398.476 | 348.983 | 435.895 | - | - | 2.072.402 |
| 2000 | 7.540.387 | 1.433.801 | 1.282.135 | 1.769.120 | 312.299 | 386.818 | - | - | 2.356.214 |
| 2001 | 8.072.814 | 1.272.288 | 1.319.761 | 1.922.540 | 447.693 | 432.941 | - | - | 2.677.591 |
| 2002 | 9.453.356 | 1.534.586 | 1.528.285 | 2.261.484 | 502.450 | 505.959 | 481.182 | - | 2.639.410 |
| 2003 | 10.407.809 | 1.584.429 | 1.768.112 | 2.546.391 | 533.285 | 512.240 | 745.544 | - | 2.699.808 |
| 2004 | 11.491.968 | 1.825.523 | 1.994.881 | 2.723.733 | 549.872 | 548.074 | 976.321 | - | 2.873.564 |
| 2005 | 11.843.151 | 2.126.665 | 1.961.854 | 2.862.209 | 577.322 | 497.661 | 1.098.615 | - | 2.718.299 |
| 2006 | 12.038.786 | 2.212.485 | 2.054.637 | 2.558.728 | 548.063 | 503.654 | 1.144.650 | 237.710 | 2.778.859 |
| 2007 | 13.261.484 | 2.274.667 | 2.400.869 | 2.842.747 | 531.276 | 574.775 | 1.250.132 | 579.168 | 2.807.850 |
| 2008 | 13.452.786 | 2.102.969 | 2.282.903 | 2.722.447 | 564.719 | 556.108 | 1.210.753 | 1.579.350 | 2.433.537 |
| 2009 | 11.980.325 | 1.897.842 | 2.655.718 | 2.081.426 | 551.930 | 42.987 | 1.165.817 | 2.690.791 | 893.814 |
| 2010 | 14.193.334 | 1.581.452 | 2.687.975 | 1.888.319 | 612.486 | 1.186 | 1.228.056 | 5.485.227 | 709.633 |
| 2011 | 16.184.706 | 1.479.792 | 2.570.853 | 1.840.877 | 640.337 | 187 | 1.240.844 | 7.750.865 | 660.951 |
| 2012 | 17.040.568 | 1.286.478 | 2.372.698 | 1.628.823 | 569.922 | 200 | 1.141.930 | 9.437.134 | 603.384 |

Fonte : BPA, Estatística do tráfego de contêineres, http://busanpa.com/Service.do?id=portconst_ab_jc_02 (acessado em jan. 2013)

Mesmo sendo muito forte a importância do Porto de Busan em relação aos outros portos, existe uma outra tendência de desconcentração em ritmo lento, mas persistente. O Gráfico 8 mostra que a importância do Porto de Busan começou a diminuir da faixa dos 70% para a dos 60% ao longo dos últimos 10 anos no comércio exterior, mostrando uma curva amenizada. Trata-se uma alteração da intensidade da concentração, mostrada na Tabela 8 de acordo com a visão diferente da interpretação. Isto podem ser uma visão positiva porque uma parte do processo da reestruturação ou modernização portuária de longo prazo seja provável modificar as formas de

funcionamento já ultrapassadas, resultando no funcionamento portuário mais eficiente.

Gráfico 8. Movimentação de contêiner de exportação & importação do Porto de Busan(2002-2012*)



*Incluído a expectativa da movimentação de dezembro de 2012.

Fonte: BPA, “Análise da Movimentação do Porto de Busan de 2012 e da Expectativa para 2013”, 28 de dezembro de 2012, P.9.

Além disso, a taxa de crescimento da movimentação de contêiner do Porto de Busan registrou 5,2% em 2012 em relação a 2011 apesar do impacto negativo causado pela crise europeia recentemente⁹⁶. O crescimento ocorreu numa fase recessiva do comércio internacional, a saber, isto pode ser um sinal positivo para uma próxima fase de ascensão e também, um resultado de um crescimento sustentável da economia regional da Ásia por maior extensão do tempo através da sua resistência à crise econômica, como uma sustentabilidade endógena regional.

Por outro lado, o porto de Busan é classificado quinto o maior

⁹⁶ A taxa de crescimento do PIB da Coreia em dois anos são 3,6% em 2011 e 2,2% em 2012, dentro dos quais o crescimento da exportação foi de 9,5% em 2011 e de 3,0% em 2012 e o da importação de 6,5% em 2011 e 1,8% em 2012. BPA, “Análise da Movimentação do Porto de Busan de 2012 e da Expectativa para 2013”, 28 de dezembro de 2012, pp. 1-3. https://www.busanpa.com/Board.do?id=harborvolume_01&flag=det&idx=21

porto de transbordo⁹⁷ no Nordeste da Ásia, devido à sua localização em uma rota principal como um porto concentrador através do movimento dinâmico com 500 portos dos 100 países e manusear mais de 16 milhões de TEU por ano. Em 2012, o volume de tráfego do transbordo foi 8.100 mil TEU, com o aumento de 10,1% em relação a 2011 apesar da crise causada da estagnação mundial ocorrida nesse período, isto conduziu ao crescimento do volume total do tráfego de contêiner no país. Entre vários fatores que conduziram essa tendência, a expansão rápida da importância do Porto de Busan deve ao fato de que o Porto de Busan foi usado como uma base do transbordo das grandes empresas multinacionais estrangeiras e nacionais de transporte, como Maersk, CMA, CGM, APL, HMM(Hyundai Merchant Marine Co.), Hanjin Shipping Co., Ltd. etc. Entre o volume total do tráfego de contêiner no Porto de Busan, a participação do transbordo está aumentando constantemente de 36,5% em 2001, 41,7% em 2004, 44,8% em 2009 e 47,6% em 2012⁹⁸(confira o Gráfico 9).

Gráfico 9. Tendência do tráfego do transbordo no Porto de Busan



Fonte : BPA, op. cit., 28 de dezembro de 2012, P.11.

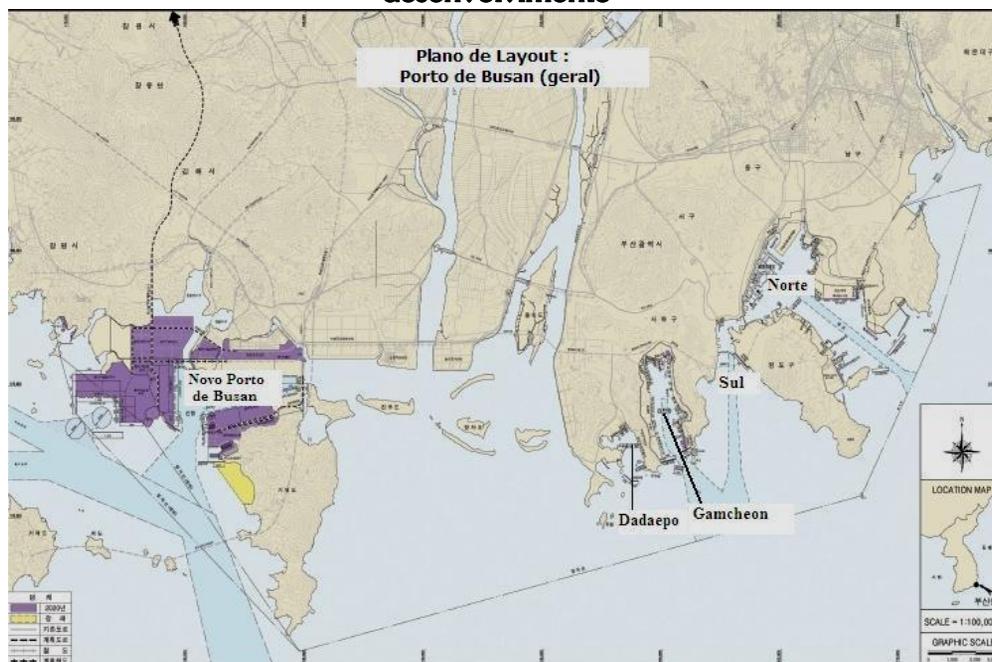
⁹⁷ A baldeação é um processo pelo qual a carga de um grande navio é descarregada em alto-mar em navios menores, que a levam a portos próximos. David, Pierre A.& Stewart, Richard D., Logística Internacional, Cengage Learning, São Paulo, 2010, p.289.

⁹⁸ BPA, "Análise da Movimentação do Porto de Busan de 2012 e da Expectativa para 2013", 28 de dezembro de 2012, P.11.

2. Configuração geográfica do Porto de Busan

O Porto de Busan divide-se quatro portos – o Porto do Norte, o Porto do Sul, o de Gamcheon e o de Dadaepo - e seis terminais de contêineres - o de Jaseongdae (Huchison), o de Uam, o de Singamman, o de Gamman, o de Shinsundae e o de Gamcheon e um terminal internacional de passageiros (figura 10 e 12)⁹⁹. O Novo Porto de Busan em construção, localizado no oeste do Porto de Busan, está na perspectiva de ser o porto mais moderno de contêineres do país com o aumento da quantidade de navios porta-contêineres(figura 10 e 13).

Figura 10. Porto de Busan(o principal) com o Novo Porto de Busan em desenvolvimento



Fonte: MLTM, Guia de Portos da Coreia do Sul, dez. 2011, p.17

O desenvolvimento do Porto de Busan começou de fato, a partir de 1911 e até os anos 1940 foram construídos os píeres 1,2,3,4 e

⁹⁹ http://portbusan.go.kr/Service.do?id=en_sub2-2-01

o Píer central no Porto do Norte¹⁰⁰. Os cais do Porto do Sul foram construídos ao longo dos anos 60 e os píeres 7 e 8 e o Terminal de Grãos entre 1974 e 1978¹⁰¹. O Terminal de contêineres do Jaseondae (píeres 5 e 6) foram construídos nos anos 70, o Porto de Gamcheon a partir de 1979 e o Terminal de contêineres do Shinsundae entre 1985 e 1991. O Terminal de contêineres do Gamman foi construído entre 1991 e 1997 e o do Uam entre 1992 e 1996 e o do Singamman foi inaugurado em 2002 (confira a figura 11 e 12).

Figura 11. Píeres Convencionais do Porto de Busan



Fonte: Busan Regional Maritime Affairs & Port Office/MLTM,
http://portbusan.go.kr/Service.do?id=en_sub2-2-02

A partir de 1997 começou um processo de nova forma de operação portuária com o desenvolvimento do Novo Porto de Busan e a privatização do Terminal do Jaseondae em 1999¹⁰². De fato, o sistema

¹⁰⁰ Píer refere-se à parte do cais que avança sobre o mar em linha reta ou em “L”.

¹⁰¹ Cais é plataforma em parte da margem de um rio ou porto de mar em que atracam os navios e se faz o embarque e desembarque de cargas.

¹⁰² Busan Regional Maritime Affairs & Port Office/MLTM,
http://portbusan.go.kr/Service.do?id=en_sub2-1-01

TOC¹⁰³, a nova forma de operação portuária aplicado no Píer 7 a partir de 1978 se estendeu para o Píer Central de Gamcheon e o Píer 3 e 4 e Píer Central do Porto do Norte (na figura 11) ¹⁰⁴. A Tabela 10 mostra algumas configurações dos píeres do TOC no Porto de Busan.

Tabela 10. As instalações dos píeres do sistema TOC(março de 2012)

| Instalações | Píer 7 | Píer Central de Gamcheon | Terminal de multi-propósito do Novo Porto (incluído o píer de conexão) |
|---|--|---|--|
| Comprimento | 674 m | 942 m | 700 m |
| Profundidade | 7,5~9 m | 6~12 m | 15 m |
| Capacidade de carga & descarga | 300 mil TEUs (contêiner) | 1.981 mil t (mercadorias gerais) | 2.018 mil t 305 mil TEUs |
| Capacidade de Atracação(navios) | 15.000 t(classe): 1(navio) 10.000 t: 1 5.000 t: 2 | 30.000 t: 2 5.000 t: 1 3.000 t: 1 1.000 t: 1 | 20.000 t: 1 |
| Extensão de CY* | 52.942 m ² | 63.244 m ² | 72.814,5 m ² |
| Armazéns(prédio) | 912 m ² | 1.272 m ² | 2.008 m ² |
| Depósito | 4.815 m ² | - | 3.475,45 m ² |

*CY(*Container Yard*): pátio de contêineres

Fonte: Site da BPA, http://busanpa.com/Service.do?id=portconst_ab_win_02 (acessado em out. de 2012)

O Porto de Busan consiste, integralmente, das instalações de berços e de armazenamento. Nas instalações de berços compreendem-se os cais ou píeres e nas instalações de armazenamento, as de armazéns abertos e pátios de contêineres. A tabela 11 mostra a

¹⁰³ A modernização portuária de Busan começou em 1978 através da abertura de três terminais de contêineres, o terminal de contêiner de Jaseongdae, o de Shinseondae, e o de Gamman. Busan Regional Maritime Affairs & Port Office, <http://portbusan.go.kr/Service.do?id=cyber0601>

¹⁰⁴ A operação do TOC no Pier 7 começou em 1978 pela Intergis, do Pier de Gamcheon Central em 1990 pela Dongjin Co.,LTD e o Terminal do multiuso do Novo Porto de Busan em 2007 pela Dongbu Pusan Container Terminal(DPCT) e pela Sebang Busan Terminal(SBTC). BPA, Situação do TOC no Porto de Busan , http://www.busanpa.com/Service.do?id=portconst_ab_win_02 (acessado em dez. de 2012).

dimensão das instalações gerais do Porto de Busan.

Tabela 11. Instalações do Porto de Busan

| Instalações | Item | Tamanho | Capacidade |
|---------------|-------------------------------|-----------------------------------|---|
| Berço | cais(<i>quay</i>) | 28.371m | Atracação simultânea:146 navios (excluído 43 navios de menos de 1000 t) |
| | cais(<i>lighters wharf</i>) | 9.034m | |
| Armazenamento | Armazéns de carga(prédio) | 71.000m ² (14 prédios) | Armazenamento simultâneo : 129 mil t |
| | Armazéns abertos | 190.000m ² | Amontoamento simultâneo: 3.587 mil t |
| | Pátio de contêineres | 1.600.000m ² | Empilhamento simultâneo: 549 mil TEUs |

Fonte: BPA, http://www.busanpa.com/Service.do?id=portconst_ab_01 (acesso em jan. de 2013)

Figura 12 . Terminais de contêiner de Porto de Busan(principal)



Fonte:BPA,http://www.busanpa.com/Service.do?id=engbpa_pc_ps_05

Segundo a Agência Portuária de Busan do MLTM estimou que o Porto de Busan tem capacidade de carregamento e descarga de 91 milhões toneladas por ano e o Novo Porto de Busan tem meta de tratar 8.040 mil TEUs por ano e permitir a atracação simultânea de 30 navios

de contêineres em 2011¹⁰⁵. A falta dos terminais de contêineres fez os píeres existentes a tratar as cargas de contêiner também e os contêineres tratados nos píeres gerais em 2002 chegaram a 2.870 mil TEUs no total, representando 28% da quantidade total de contêineres no Porto de Busan. Nesse contexto, o Porto de Busan passou a entrar no processo de reestruturação fornecendo notável profundidade para acomodar navios de grandes tamanhos, com mais de 10.000 TEUs de capacidade e oferecer serviços com as instalações de alto nível como a capacidade de atracação, área de armazenamento etc.(Tabela 12).

Tabela 12. Instalações dos terminais de contêiner do Porto de Busan(geral)

| Instalações | Jaseong dae | Shinsun dae | Gamman | Singaman | Uam | Gamcheon (Hanjin) | PN* 1-1 etapa | PN 2-1 etapa |
|---|----------------------------|-------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------|---------------|---------------------------|
| Inauguração | 1978 | 1991 | 1998 | 2002 | 1996 | 1997 | 2006 | 2009 |
| Operadoras 106 | HKT | KBCT | HKT/ KBCT/ BICT(SBTC) | DPCT | UTC | Hanjin Shipping | PNC | HJNC |
| Comprimento(m) | 1.447 | 1.500 | 1.400 | 826 | 500 | 600 | 2.000 | 1.100 |
| Profundidade (m) | -15 | -15~-16 | -15 | -15 | -11 | -13 | -16 | -18 |
| Capacidade de carga & descarga(TEUs) | 1,5milhões | 2milhões | 1,56milhões | 610mil | 260mil | 660mil | 2,4milhões | 1,14milhões |
| Capacidade de Atracação(navios) | 50 mil t: 4 10 mil t: 1 | 50 mil t: 5 | 50 mil t: 4 | 50 mil t: 2 5 mil t: 1 | 20mil t: 1 5 mil t: 2 | 50 mil t: 2 | 50mil t: 6 | 50 mil t: 2 20mil t: 2 |
| Área do terreno (m²) | 647 mil | 1.038 mil | 731 mil | 308 mil | 184 mil | 148 mil | 1.287 mil | 688 mil |

¹⁰⁵ Busan Regional Maritime Affairs & Port Office/MLTM, <http://portbusan.go.kr/Service.do?id=cyber0601>

¹⁰⁶ HKT(Hutchison Korea Terminals), KBCT(CJ Korea Express Busan Container Terminal) , BICT(SBTC: Seban Busan Terminal), DPCT(Dongbu Pusan Container Terminal), UTC(U-AM Terminal Co., Ltd.), PNC(Punsan Newport Co., Ltd.) , HJNC(Hanjin Newport Co.)

| | | | | | | | | |
|---|------------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|-------------|
| CY(m²) | 462mil | 672mil | 336mil | 153mil | 156 mil | 105mil | 428mil | 346mil |
| Prédio de armazém(m²) | 38mil | 69mil | 25mil | 12mil | 5mil | 4mil | 43mil | 16mil |
| CFS¹⁰⁷(m²) | 2 de 20mil | 10 mil | 8,4 mil | 5,5 mil | - | - | - | 1 de 1,1mil |
| Ferrovia de acesso(m) | 980 | 925 | 1.032 | - | - | - | 2.000 | - |

*NP(*New Port*): Novo Porto de Busan

Fonte :YGPA(Yeosu Gwangyang Port Authority) 항만개요 Cap.7. Situação dos terminais de contêineres da Coreia do Sul, p.238.

Nos cais em uso geral do Porto de Dadaepo e do Gamcheon tratam diversas cargas do Porto de Busan mas, a quantidade das cargas vem diminuindo, exceto algumas cargas a granel devido ao crescimento rápido da carga de contêineres. À medida que as cargas de contêiner passaram a ser tratados nos cais de uso geral do Porto de Busan, essas dependeram de pátios de fora dos seus cais (ODCY)¹⁰⁸ dispersos na cidade de Busan devido a falta de pátios dentro do porto. E isto, por conseguinte, causou vários problemas de trânsito, barulho, poluição, etc. além da redução da produtividade e da eficiência portuária como um todo¹⁰⁹. A Tabela 13 mostra a evolução da capacidade física e da sua realização do tráfego do Porto de Busan em termos de instalações e volumes de carga como um todo.

Tabela 13. Evolução da capacidade do Porto de Busan(1991-2010)

| Volume de cargas & capacidade | Anos | 1991 | 1996 | 2001 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------------------------|-------------------------------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | Volume total de carga (mil t) | | 64.576 | 97.598 | 49.662 | 229.939 | 243.565 | 241.683 | 226.182 |
| Instalações requeridas (mil t) | | 58.799 | 87.126 | 41.031 | 222.651 | 235.527 | 233.144 | 217.182 | 252.970 |
| Capacidade de tratamento (mil t) | | 53.862 | 54.836 | 84.475 | 162.071 | 164.757 | 164.757 | 201.727 | 201.727 |

¹⁰⁷ CFS(*Container Freight Station*) é a estação de carga de contêineres ou a base de contêineres.

¹⁰⁸ ODCY(*Off-Dock Container Yard*) é o patio de contêiner localizado fora do terminal de contêineres.

¹⁰⁹ BPA, http://busanpa.com/Service.do?id=engbpa_pc_07

| | | | | | | | | | |
|--------|---------------------------------------|----|-----|---------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|
| | Área de água (mil m ²) | | | | | | | | 243.000 |
| Berços | 80.000 D/W* | | | | | | 1 | 1 | |
| | 50.000 | 8 | 9 | 19 | 26 (NP** 6) | 23 (NP 6) | 23 (NP 6) | 30 (NP 13) | 31 (NP 13) |
| | 30.000 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 (NP 1) | 3 (NP 1) |
| | 20.000 | 8 | 10 | 11 | 13 (NP 1) | 6 (NP 1) | 6 (NP 1) | 9 (NP 4) | 16 (NP 4) |
| | 10.000 | 9 | 9 | 14 | 29 | 37 | 37 | 37 | 30 |
| | 8.000 | 10 | 10 | 10 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | 7.000 | 3 | 3 | 3 | | | | | |
| | 6.000 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| | 5.000 | 12 | 19 | 25 | 31 | 29 | 29 | 29 | 32 |
| | 4.000 | 9 | 5 | 2 | 2 | 1 | 1 | | 2 |
| | 3.000 | 9 | 9 | 7 | 4 | 4 | 4 | | 5 |
| | 2.000 | | 4 | 5 | 3 | 3 | 1 | | 1 |
| | 1.000 | 12 | 6 | 12 | 17 | 23 | 23 | 23 | 38 |
| Total | 84 | 87 | 113 | 131 (NP 7) | 132 (NP 7) | 131 (NP 7) | 158 (NP 18) | 162 (NP 18) | |

*D/W(Dead Weight¹¹⁰)

**NP(New Port) : Novo Porto de Busan

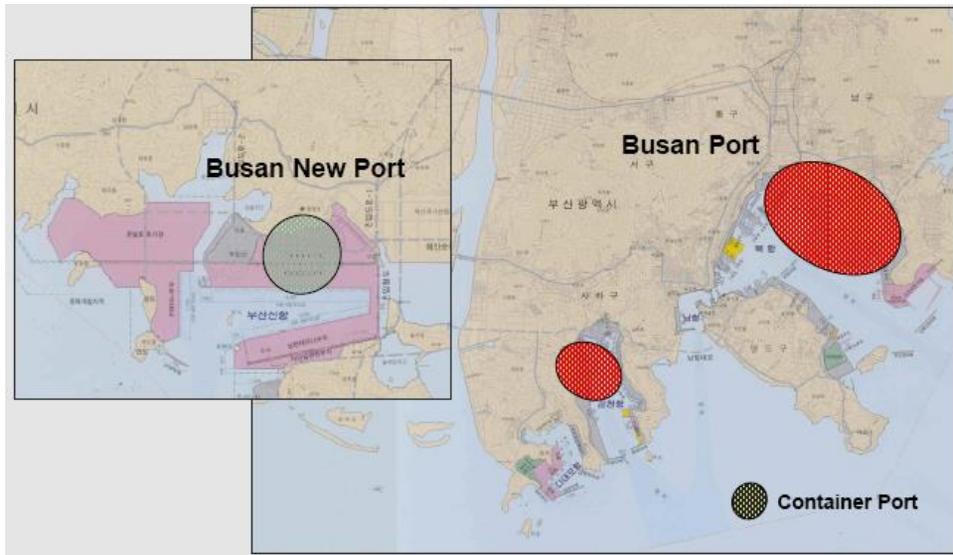
Fonte : MLTM, Guia de Portos da Korea, 2011, p12.

Quanto ao Novo Porto de Busan, em construção, está planejado para ter 45 berços sob sua conclusão em 2020 e de entrar em operação de contêineres cujo tratamento tem sido realizado nos cais gerais do Porto de Busan numa quantidade considerável, mas esta vez, o tratamento está sujeito a ser transferido para o Novo Porto de Busan. Especialmente o Novo Porto de Busan começou a ser desenvolvido a partir de 1995 com a meta de se tornar o principal porto concentrador internacional de contêineres para reduzir o congestionamento crônico existente no Porto de Busan e construir um complexo logístico de nova geração para ter um ambiente portuário eficiente combinado às funções de cidade do seu redor (de acordo com as figuras 13 e 14). A BPA

¹¹⁰ *Deadweight* é o peso total que pode ser colocado no navio até o máximo permitido no qual pode ser calculado a partir do soma do peso da carga transportada com peso do combustível e da tripulação.

prosegue um plano de desenvolver cais gerais do Porto de Busan em termos de construir as instalações mais agradáveis e seguras e isto está previsto para incluir o rearranjo das funções do Porto de Busan e desenvolvimento favorável ao meio ambiente¹¹¹.

Figura 13. Porto de Busan : porto de contêineres em destaque



Fonte: Song, Dong-Wook et al. (2004), “An Assesment of Korean Port Governance”, IAME Port Network Workshop, University of Hong Kong, KMI(Korea Maritime Institute), 29/06/2004

¹¹¹ BPA, http://busanpa.com/Service.do?id=engbpa_pc_07

Figura 14. Plano de desenvolvimento do Novo Porto de Busan



Fonte : Site da BPA, http://www.busanpa.com/Service.do?id=engbpa_pc_ps_06

A localização do Novo Porto de Busan é no distrito de Busan em Gadeokdo of Gangseo-gu, Yongwon-dong e Angol-dong de Jinhaesi e Wugdongman e Jedeokman. O prazo previsto para a construção no projeto é de 16 anos (1995-2020). O esboço do projeto está dividido em três prazos – 1995-2010, 2011-2015 e 2016-2020 – nos quais vão ser construídos 45 berços (40 berços de contêineres) e 11 milhões m² de extensão do pátio. Por este esboço, o efeito do projeto se espera a redução de custos e o aumento de competitividade através do processamento facilitado de cargas de importação e exportação.

A realização do projeto do Novo Porto de Busan, uma grande obra portuária consiste do financiamento cooperativo entre os capitais governamentais e privados¹¹². Especialmente, as construções dos terminais de contêineres norte nível(1-1), área de fundo do terminal de contêiner norte e o píer de contêiner norte (parte dianteira da Montanha Yokmang, nível 2-1,4B na figura 14) estão alocados para o

¹¹² Os implemetadores do desenvolvimento do Novo Porto de Busan são a PNC (1-1, 1-2 e 2-1 dos terminais de contêineres nortes), a BPA(1-1 do terminal de contêiner norte, 2-2 do terminal de contêiner sul, 2-5 e 2-6 dos terminais contêineres oeste) e o capital privado(2-3 do terminal de contêiner sul pela Hyunai-Industry e 2-4 do terminal de contêiner sul), http://busanpa.com/Service.do?id=portconst_np_01

capital privado¹¹³. O PNIT (*Busan New International Terminal*, 부산신항국제터미널) é uma *joint venture* entre a PSA International e a Hanjin e aberto em março de 2010 e a NPNT (*Hyundai Pusan New-Port Terminal*, 현대부산신항만) foi inaugurado em fevereiro de 2010. A Tabela 14 mostra a divisão de trabalho no desenvolvimento do Novo Porto de Busan entre o governo central, a BPA e o capital privado em detalhe.

Tabela 14 Projeto de desenvolvimento do Novo Porto de Busan

| Agente implementadora | Governo Central | BPA e Capital Privado | |
|-----------------------|---|--|---|
| Conteúdo | - 1,15 km de terminal de contêiner(subestrutura de 4 berços,2-2) - 0,4 km de terminal de multipropósito (1 berço) - 0,3 km de píer de conexão (1 berço/automóvel) | - 2,85 km de terminal de contêiner: 13 berços,2-1(4), superestrutura de 2-2(4) e 2-5(2) e 2-6(3) - 1 base de abaseticimento de combustível - 0,8 km de terminal de multipropósito(4 berços) - 0,98 km de cais-feeder ¹¹⁴ - 0,34 km de cais de grãos - 1,85 km da terceira etapa do oeste-terminal de contêiner(5 berços) | - 5,65 km do terminal de contêiner : 16 berços,1-1(6), 1-2(3), 2-3(4), 2-4(3) - 0,38 km de cais geral(1 berço) - 1 Complexo de reparo para construção naval |

Fonte: BPA, http://www.busanpa.com/Service.do?id=portconst_np_01

¹¹³ BPA, http://busanpa.com/Service.do?id=engbpa_pc_07

¹¹⁴Feeder é um serviço marítimo de alimentação do porto concentrador ou de distribuição das cargas nele concentradas. E se refere também a um porto secundário(alimentador ou distribuidor) em determinada rota. Um porto pode ser concentrador para determinadas rotas de navegação e feeder para outras

3. Reforma do Porto de Busan : sistema e atores

As autoridades direta ou indiretamente envolvidas no Porto de Busan são o MLTM, a BRMAPO¹¹⁵, a BPA (*Busan Port Authority*) e a cidade metropolitana de Busan em termos de controle, formulação de política, promoção e suporte dos negócios ou projetos referentes. O MLTM, como a principal autoridade decisória orienta e controla os planos básicos portuários. A BPA é a operadora real do Porto de Busan e a BRMAPO encarrecava a segurança, construções e cobrava as taxas portuárias e, etc. Mas com o estabelecimento da BPA sua influência foi reduzida. Quanto a cidade de Busan, como a cidade que abriga maior porto da Coreia é responsável pelos trabalhos relacionados ao desastre natural, estrada em volta, concessão de aterro costeiro e do desenvolvimento portuário etc¹¹⁶.

O Porto de Busan assume um papel de liderança para a Coreia ser um país orientado à logística no Extremo Oriente por meio de lidar com a quantidade cada vez maior de contêineres e com a dimensão maior do comércio internacional. Neste aspecto, a Autoridade Portuária de Busan (BPA), se tornou uma entidade principal para realização do desenvolvimento portuário de Busan de acordo com a política econômica do governo central em termos de estabelecimento de diretrizes portuárias de Busan. A BPA foi fundada em janeiro de 2004 no sentido de ceder do governo central a gestão do Porto de Busan para nova autoridade buscando desenvolver o Porto de Busan como um dos melhores portos do mundo. A transferência da autoridade foi para tirar todo proveito do sistema portuário a ser lidera pela BPA por meio da rápida tomada de decisão e da gestão flexível e independente.

¹¹⁵ BRMAPO(*Busan Regional Maritime Affairs & Port Office*부산지방해양항만청) é afiliada ao MLTM e o nome foi mudado da BRMAFO(*Busan Regional Maritime Affairs & Fisheries Office*부산지방해양수산청) do MMAF(*Ministry of Maritime Affairs and Fisheries*해양수산부) para a BRMAPO em 2008.

¹¹⁶ Os deveres e os direitos do MLTM são a formulação e a promoção dos projetos de construção, gestão e inovação das instalações e das tecnologias portuárias e a concessão do implemento da obra portuária. A cidade de Busan é como uma maior beneficiária pelo desenvolvimento do Porto de Busan, trata as políticas gerais do porto de pesca e a segurança e manutenção das áreas portuárias como um todo. KT U.City, "U-Port", in: Busan U City mater Plan Fact Book, 2003, slide 25.

A Assembléia Nacional da Coréia do Sul decretou a “Lei da Autoridade Portuária¹¹⁷” com o estabelecimento da BPA. O objetivo da BPA desdobra em dois aspectos, um desses é para assegurar o crescimento da economia nacional e o outro é desenvolver o Porto de Busan como um *hub* logístico competitivo através da prestação de serviços eficientes e expansão da sua infraestrutura. O âmbito da ação da BPA é o desenvolvimento das infraestruturas e o sistema operacional dos ambos os portos - o Porto de Busan e o Novo Porto de Busan - no contexto de dar continuidade do Projeto do Desenvolvimento do Porto de Busan.

O dever da BPA é a gestão e operação das instalações portuárias existentes do Porto de Busan como o implemento do Projeto do Desenvolvimento do Porto de Busan. Recentemente, o projeto passou a exigir investimentos em grande escala e investimento privado na construção portuária para que a autoridade correspondesse rapidamente à mudança da movimentação portuária cada vez crescente. A BPA administra e opera as instalações portuárias como cais exclusivos para navios porta-contêineres, cais geral e terminal de passageiros. Trata-se principalmente, as instalações de água da área, as das periferias, e as do tráfego portuário, mas recentemente os fundos governamentais e dos privados estão submentidos até às instalações de carregamento. Um dos papéis da BPA é delegar ao governo central e local no implemento do projeto portuário de Busan, portanto, o desenvolvimento portuário não só nas instalações e operações portuárias do ponto de vista econômico, mas também cuidar das instalações e atividades de pesquisa para recursos humanos e bem-estar dos trabalhadores portuários¹¹⁸.

Em termos financeiros a BPA foi autorizada adotar um orçamento auto-sustentável com ênfase no equilíbrio de receita e despesa e manter o registro de balanço separado. Isto é uma mudança bem distinta do sistema existente, cujo sistema devidamente registrado no orçamento nacional. A garantia da autonomia financeira encorajou a

¹¹⁷ O Ato da Autorida Portuária (*Port Authority Act*) foi estabelecida em maio de 2003 através da Lei N.06918 e o Decreto de Execução da autoridade foi estabelecido em novembro de 2003 sob a Ordem Presidencial N. 18147. BPA, http://www.busanpa.com/Service.do?id=engbpa_ab_ta_pf_05

¹¹⁸ BPA, http://www.busanpa.com/Service.do?id=engbpa_ab_ta_pf_05

BPA para realizar o trabalho mais independente num ambiente mais suscetível ao negócio, reduzindo a influência pública nas operações diárias. A autonomia financeira também fez com que a BPA assumisse responsabilidade pelo investimento na infraestrutura portuária.

Além da separação das responsabilidades pública e privada, a reforma visa abordar a característica regional que tem sido negligenciada no sistema dominado pelo governo central. O estabelecimento da BPA permitiu a participação crescente do governo local, o município, nos assuntos portuários, principalmente, sustentar o desenvolvimento portuário através do incentivo financeiro como a garantia da isenção do imposto de lucro para BPA por três anos. Além disso, pela primeira vez, o governo municipal de Busan foi envolvido na nomeação do executivo principal da BPA por meio do Comitê do Porto¹¹⁹.

A participação do capital privado no desenvolvimento das instalações portuárias envolve também a abertura do sistema portuário ou na operação ou na infraestrutura, adotando flexibilidade da participação em relação ao desenvolvimento exclusivamente assumido pelas autoridades governamentais. Nesse aspecto, as operadoras de terminais de contêineres no Porto de Busan são atores participantes resultado pela operação flexível adotada no Porto de Busan. Nos terminais de contêineres, a maior parte das empresas são as empresas privadas nacionais e estrangeiras - a PNC (*Pusan New Port Company*, 부산신항만주식회사)¹²⁰, Korea Express Co., Ltd. (대한통운), Dongbu Express (동부부산컨테이너터미널), Korea Express Co. Container Terminal (대한통운부산컨테이너터미널), UTC (우암터미널), Hanjin (한진해운), Hutchison Korea Terminals, Hanjin(한진해운신항만),

¹¹⁹ Ng, K.Y.A. & Pallis, A.A.(2010), "Port governance reform in diversified institutional frameworks : generic solution, implementation asymmetries", P.13 da versão modificada da monografia do Environment and Planning A. Vol.42, N.9, (pp.2147-2167).

¹²⁰ A PNC foi estabelecido pelo investimento em grupo pelas DP World, Samsung C&T Corporation(삼성물산), KCTA(Korea Container Terminal Authority한국컨테이너부두공단), Hanjin Heavy Industries & Construction Co., Ltd(한진중공업), Hyundai Engineering & Construction Co., Ltd.(현대건설), Kumho Industrial Co.(금호산업), Daewoo Engineering & Construction Co. Ltd.(대우건설) em 1997 através do Projeto de Incentivo para o Capital Privado em 1996. E o Novo Porto de Busan foi inaugurada em dezembro de 2000. Site de PNC, <http://www.pncport.com/eng/01/0102.php>; Wikipedia.

SBTC (Sebang Busan Terminal, 세방부산터미널)¹²¹

A BPA criou uma rede de *feeder*¹²² para conectar portos na China, no Japão e na Rússia, e implementa incentivos aos transbordos para atrair maiores volumes de carga. Nesse contexto, a competitividade do Porto de Busan foi reforçada através de desenvolvimento de tecnologias, regime aduaneiro rápido, sistemas de rastreamento e o sistema U-Port (*Ubiquitous Port*). A BPA está no melhoramento com o “Projeto de Redesenvolvimento do Porto do Norte”, o primeiro projeto de reconstrução de porto doméstico que irá contribuir de forma significativa não só ao desenvolvimento econômico nacional mas também melhorar o Porto de Busan como um porto do nível mundial em turismo marítimo. Além disso, o BPA está procedendo o “Projeto de Desenvolvimento de Novo Porto de Busan”, ou chamado "Abertura do 2º porto de Busan”, e o Projeto de Desenvolvimento de Hinterlândia de Porto, para criar uma região de negócio ideal para os conglomerados globais.

4. Hinterlândia do Porto de Busan

O mercado coreano é um dos potenciais mercados com forte poder aquisitivo, e segundo a Forbes Global, 50% das 500 maiores empresas multinacionais já estão atuando no país. E a indústria coreana já é avaliada com alto grau de competitividade, sendo que em 2011 foi constatado que várias empresas multinaicionais sul-coreanas ingressaram em setores relacionados ao sistema portuário. Entre as empresas coreanas classificadas na alta posição mundial em cada segmento, mantem atualmente a importância da indústria de construção naval (48,2%), semicondutores (13,9%), automóvel (5,8%), telefone celular (27,5%), fabricação geral (2,8%), monitor plano (46,4%), aço (4,5%), petroquímica (5,2%), etc.¹²³.

¹²¹ Website de BPA, http://busanpa.com/Service.do?id=eportmis_cs_ro_pr_01

¹²² Feeder é serviço marítimo de alimentação do porto concentrador ou de distribuição das cargas nele concentradas.

¹²³ BJFEZ(2012), www.bjfez.go.kr p.11.

A Zona Econômica Livre de Busan-Jinhae(BJFEZ- Busan Jinhae Free Economic Zone) é um dos maiores centros industriais da Coreia com a população de 8 milhões pessoas da cidade de Busan e de Ulsan, incluindo 4 milhões pessoas da província do Sul de Gyeongsang. A BJFEZ foi designado no outubro de 2003 na base da Lei sobre Designação e Operação da FEZ sob a notificação do MSF(*Ministry of Strategy and Finance*, 재정경제부)¹²⁴ e o projeto de desenvolvimento da BJFEZ a ser concluída em 2020. A BJFEZ em Busan foi criado, especialmente, para reafirmar o status Busan como um centro de comércio internacional tradicional dos dois centros, dos quais o outro é o porto de Incheon. A Zona Econômica Livre(FEZ) tem alvo de construir uma zona especial econômica para atrair investimento estrangeiro, por isso, requer criar melhor ambiente de negócio e condição de vida.

A extensão da BJFEZ é 83,1km² e consiste de 5 áreas - Novo Porto de Busan, Myeongji, Jisa, Dudong e Undong - e 21 zonas¹²⁵. A área de Novo Porto de Busan é destinada para logística-distribuição e negócios internacionais e marítimos e a de Myeongji para logística comercial e de aviação. Quanto a área de Jisa está baseada em especialização nas indústrias de alta-tecnologia e as de P&D, a de Dudong na educação, na mecatrônica e em P&D e por último, a de Ungdong é na logística-distribuição e em lazer e recreação, de acordo com a Figura 15. Especialmente, a área do Novo Porto de Busan é a área núcleo da BJFEZ, cuja área ocupa 8,08km² do total do Novo Porto de Busan, que é de 11,1km². A BJFEZ vai ser construída, acompanhando com a formação do Novo Porto de Busan, conforme o ritmo do fornecimento do melhor ambiente logística através da conexão sistêmica entre porto, aeroporto, rodovia e ferrovia¹²⁶. Nesse aspecto, 55% de cargas estão previstas para serem movimentadas no Novo Porto de Busan da BJFEZ por meio de transbordo e a participação das empresas multinacionais nas áreas de montagem e processamento está

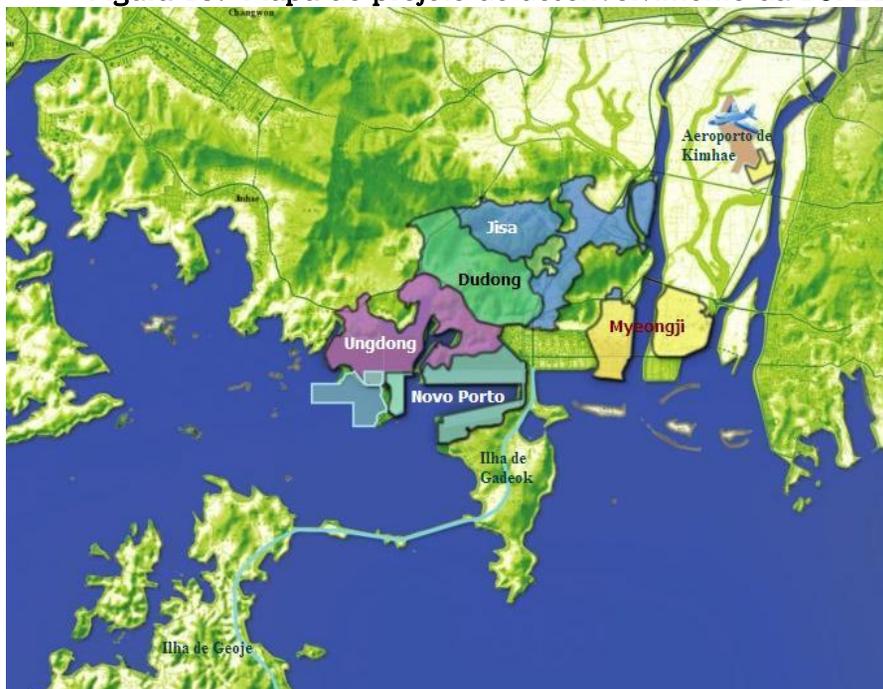
¹²⁴ Em 2008 o MSF se mudou para o MOSF(*Ministry of Strategy and Finance* 기획재정부) através da integração com Ministry of Planning and Budget(기획예산처).

¹²⁵ A área total em desenvolvimento da BJFEZ é 104,8km² em que se consiste da área de Novo Porto com 11,3km², a de Myeongji com 13km², a de Jisa com 37,8km², a de Dudong com 21,1km² e a de Undong com 21,6km². BJFEZ(2012), op. cit. p10.

¹²⁶ BJFEZ(2012), op. cit. pp.28-31.

sob a expectativa de geração do alto valor agregado¹²⁷.

Figura 15. Mapa do projeto de desenvolvimento da BJFEZ



Fonte: BJSEZ(2012), www.bjfez.go.kr, pp.26-27.

A FEZ, diferente dos outros complexos industriais comuns é para ser o centro de negócios logístico do Extremo Oriente fornecendo um ótimo ambiente, em que as pessoas, capital e tecnologias conjuntos são capazes de criar o efeito de sinergia na ampla área do continente asiático, já que seu objetivo é construir um espaço econômico e residencial para empresas estrangeiras. A FEZ envolve-se neste aspecto, além da construção de um espaço especializado para produção e para os negócios. Incluem também nesse contexto, o ambiente favorável à vida residencial de padrão internacional para estrangeiros através da instalação de vários espaços como educação, lazer, tratamento médico, menos burocracia, melhor fornecimento da previdência social, rede de transporte conveniente etc.

¹²⁷ BJFEZ(2012), p.8,

<http://smartbook.bjfez.go.kr:8088/html/AType/main.jsp?code=20110414153037#>

Mesmo assim, o alvo mais importante da BJFEZ é maior aproveitamento espacial da produção, logística e comércio internacional sob a melhor condição portuária de Busan. Entre várias áreas industriais na proximidade, a área de 91% da indústria de construção naval do país fica dentro de duas horas da distância da BJFEZ¹²⁸. Na área circundante há também a “meca” da indústria automobilística, com a participação de 45% da indústria do país como a Hyundai Motor Company, a GM Korea e a Renault-Samsung Motor. As indústrias de máquina e de mecânica ocupa cerca de 36% do país e a Sacheon é concentrado pela indústria de aviação com a participação de 87% dos seus componentes (confira a figura 16). Portanto, a BJFEZ se tornou uma região líder manufatureira do país, como um dos clusters industriais mais importantes¹²⁹.

Figura 16. Cinturão industrial da BJFEZ



Fonte: BJFEZ(2012), op. cit. p.18.

Para o funcionamento da BJFEZ envolve três autoridades competentes ao Novo Porto de Busan na BJFEZ – o MLTM, Autoridade

¹²⁸ As empresas coreanas que lideram na indústria de construção naval nessa área são Samsung Heavy Industries, Hyundai Heavy Industries Co.Ltd., STX, DSME, Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., etc.

¹²⁹ BJFEZ(2012), op. cit. P.18.

da BJFEZ e a BPA. O MLTM tem o papel de controlar e desenvolver o porto e sua hinterlândia, além de coordenar as políticas portuárias e marítimas relacionadas. A BPA também tem seu papel de desenvolver e administrar o porto e sua hinterlândia mas tem um papel mais relacionado à construção e a remodelagem portuárias. A autoridade da BJFEZ tem papel de criar um ambiente favorável ao comércio internacional e à logística e à condição de vida dos investidores estrangeiros. Neste contexto, o custo total do desenvolvimento da zona é previsto de US\$ 10,6 bilhões e seu financiamento é dividido entre o governo central de 11,3%, o governo local de 15,1% e o investimento privado e estrangeiro de 73,6%¹³⁰.

¹³⁰ BJFEZ(2012), op. cit. pp.6 e17.

IV. Conclusão

Até agora este artigo tem analisado vários aspectos do processo de reforma portuária da Coreia do Sul com a referência do caso do Porto de Busan. A reforma da infraestrutura portuária de hoje é para aumentar eficiência e competitividade nas ações relacionadas ao porto - o comércio, a produção e o consumo - a economia da Coreia como um todo. Em busca da eficiência, o sistema de operação portuária demanda cada vez mais a adoção de novas tecnologias, frequentemente não é desenvolvido dentro do país. Após o advento dos contêineres, a contêinerização dos portos virou uma tendência e a competição inter-portos começou a intensificar nos vários países em desenvolvimento especialmente nos asiáticos.

O desenvolvimento dos portos concentradores de contêiner no Extremo Oriente é direcionado a ser como um lugar do sistema logístico integrado no contexto de globalização acelerada de produção e de consumo, além do papel da convergência do transporte de cargas em si. Nesse contexto, maior parte dos países em desenvolvimento começou a reformar seus importantes portos através da política portuária seja pela intervenção do governo ou não, ao longo dos últimos anos. Essa tendência começou no continente asiático a partir dos anos de 1990 devido ao aumento relevante dos movimentos portuários em vários países da região

A reforma portuária do Extremo Oriente caracteriza-se, como um todo, pelo papel multi-dimensional do governo central como o planejador, fomentador, operador, mediador e investidor. Nessa condição, a criação de um sistema de grandes portos concentradores ganhou importância na Coreia com a introdução no projeto nacional para ser o centro da logística da região pelo governo central. Nesse contexto, os portos de contêiner assumem um papel cada vez mais importante para estimular o crescimento do comércio internacional na Coreia. A nova forma do sistema de funcionamento portuário é adaptado ao sistema *just-in-time* (JIT) de produção e de distribuição, de gestão da cadeia de abastecimento. E esta forma começou a ser aplicada na região asiática, dentro dela, na Coreia. Essa nova forma foi envolvida no processo da modernização portuária de vários países e

neste contexto, a globalização passou a envolver, não só os produtos como um todo, mas também as infraestruturas nas quais incluem espaços, equipamentos, instalações, sistemas etc.

No processo de reforma portuária a autoridade da aplicação foi introduzida pelo poder público e, com o tempo, as algumas atividades passaram a ser concedidas para as mãos privadas. A evolução do sistema portuário da Coreia era para se desenvolver a partir do porto público, depois, do sistema TOC e no último, do privatizado por meio da descentralização da gestão portuária. A maioria dos portos do sistema TOC tem maior produtividade do que os portos públicos gerais e nesse processo o aumento da produtividade foi planejado para alcançar até a fase da privatização.

Hoje em dia, o porto é considerado um elo de toda cadeia de comércio e conseqüentemente, a eficiência portuária é um fator importante para a Coreia a fim de aumentar competitividade e eficiência. Por outro lado, a nova tendência do zoneamento portuário é a formação eficiente da hinterlândia, no caso coreano, o “*cluster* portuário”, através do qual a área portuária compreende as áreas de produção e logística em vários níveis. Isto implica em uma integração econômica espacial com redução do tempo necessário por meio da formação adequada da hinterlândia.

O caso do Porto de Busan é bem exemplar da reforma portuária da Coreia no ambiente de constante crescimento da movimentação portuária de contêineres. No porto do Busan começou a se desenvolver o primeiro porto nacional de contêineres e se tornou o maior porto de tráfego de cargas da Coreia. Além disso, no âmbito mais amplo, o Porto de Busan continua mantendo o quinto lugar em porto marítimo mais movimentados por tonelagem de carga, e o quinto maior porto de contêineres do mundo. Originalmente, o Porto de Busan tratava principalmente as cargas gerais, mas o rápido crescimento da quantidade de contêineres desde meados dos anos 1990 levou a redimensionar o Porto de Busan para reduzir riscos no palco de competição global em transição.

No Porto de Busan, especificamente, o volume do tráfego de contêineres foi aumentando nos terminais especializados de contêineres a partir do final da década de 1990 com a reforma, e isto começou a ter efeitos a partir de 2006, iniciado um processo de nova forma de

operação portuária com a privatização. De fato, o Novo Porto de Busan começou a ser desenvolvido a partir de 1995 com a meta de se tornar o principal porto internacional concentrador de contêineres para reduzir vários gargalos e construir um complexo logístico de nova geração. A realização do projeto do Novo Porto de Busan, começou a realizar com o financiamento cooperativo entre os capitais governamental e privados e neste aspecto, a BPA se tornou uma entidade principal através do uso da gestão flexível e independente.

Nesse contexto, o zoneamento portuário da BJFEZ em Busan foi criado para reafirmar o *status* de Busan como um centro de comércio internacional e tem o objetivo de construir uma zona especial econômica para atrair investimento estrangeiro com sob expectativa de geração do alto valor agregado. A FEZ, diferente dos outros complexos industriais comuns é para ser o centro de negócios logístico do Nordeste da Ásia fornecendo ótimo ambiente onde há pessoas, capital e tecnologias para a criação de sinergia dentro e fora da região asiática. O espaço inclui também o ambiente favorável à vida residencial do padrão internacional para estrangeiros através da instalação de educação, lazer, tratamento médico, fornecimento da providência social, rede de transporte conveniente etc.

Na dimensão política e institucional várias autoridades contribuíram para a concretização do processo da reforma portuária da Coreia e mais recentemente a BPA, o MLTM tem assumido o papel principal para introduzir novo modo de produção e de controle do sistema portuário, além da introdução da nova forma de uso eficiente de espaço produtivo, comercial e de distribuição. No entanto, no outro lado da implicação, a reforma trouxe uma nova visão de propriedade dos bens portuários, que não são mais considerados só os bens públicos mas sim, junto com a propriedade privada. Segundo as estatísticas nos últimos anos, a reforma portuária da Coreia do Sul é considerada como um sucesso, devido ao resultado relevante do tráfego portuários conforme o efeito econômico sem grandes gargalos sociais.

Mesmo assim, para ter uma visão mais convincente baseada na realidade, isto precisa ser refletido através dos fatos relacionados à sociedade como um todo. Este artigo não se concentrou neste aspecto porque o objetivo deste artigo é mostrar o contexto do desenvolvimento portuário da Coreia dentro do contexto global em que o sistema

econômico global conduz. Portanto, nesse sentido os aspectos destacados como os gargalos da reforma portuária da Coreia e seus resultados negativos se resumem como os seguintes. Em primeiro, a incerteza do crescimento sustentável da movimentação portuária na dimensão nacional devido à relação intimamente ligada à dimensão global. Em segundo, maior parte do crescimento empresarial é concentrado cada vez mais nas grandes empresas em vez de incentivar a competição das pequenas e médias empresas. Em terceiro, devido à formação da hinterlândia portuária, houveram casos em que as cidades ao redor iniciaram projetos de melhoria da infraestrutura e atração de empresas de ramos relacionados visando seu o crescimento. Porém, com frequência, se depararam com a realidade contrária, pois os projetos não eram coerentes com a realidade havendo uma superestimativa sobre a fase próspera da economia.

Com o aumento rápido da quantidade de contêineres ao longo da últimas décadas no Porto de Busan, as instalações portuárias se tornaram insuficientes para corresponder à modernização no Porto de Busan. Mesmo assim a nova forma foi implementada apesar dos vários gargalos e dificuldades, custando frequentemente sacrifício da sociedade na cidade. Neste contexto, para construir um novo modo de produção portuária, o projeto nacional, seja governamental seja privada, precisa construir uma linha de direção básica, que sempre precisa ser começada a partir da dimensão social e para seu benefício dentro do território nacional.

Referências Bibliográficas

Bonacich, Edna & Wilson, Jake B.(2008), *Getting the Goods: Ports, Labors, and the Logistics Revolution*, Cornell University Press, New York.

BPA(2012), “Análise da Movimentação do Porto de Busan de 2012 e da Expectativa para 2013”, 28 de dezembro

David, Pierre A.& Stewart, Richard D.(2010), *Logística Internacional*, Cengage Learning, São Paulo.

Cha, V., 2001, "Powerplay: The Origins of the U.S Alliance System in East Asia", *International Security*34(3)

CNI(Confederação Nacional da Indústria, 2007), “Reforma Portuária : o que falta fazer.

Cullinane, Kevin et al.(2003) “Private Sector Participation in Asian Ports”, *Pomorski Zbornik* 41, 1 .

Guia de Portos da Coreia do Sul, dez. 2011,

IAPH(The International Association of Ports and Harbors), *Containerization International Yearbook 2012*

Invest Korea(2009), “Promising Investment Opportunities, Logistics,

Jung, Bong- Min(2004), “우리나라 부두운영회사제 시행의 성과분석(Análise sobre o Efeito do Sistema da Empresa Operadora Privada da Coreia do Sul), *KMI*(Korea Maritime Institute), V. 234, março .

Jung, Bong-Min & Seong, Sook-Gyeong(2003), “우리나라의 항만민영화 추진성과와 정책방향(O Efeito da privatização portuária da

Coreia do Sul e a Direção Política)”, 한국해양수산개발원(KMI : Korea Maritime Institute), Nov.

Kim, Hyeong-Geun(2007), “중국항만의 성장과 우리나라 항구의 활성화 방안”, 월간 해양수산 통권, 제276호, Set.

KMI(Korea Maritime Institute: 한국해양수산개발원, 2010), Relatório Branco dos Assuntos Marítimos e Pescaria: 2006-2008(해양수산백서)

KMI(2011), “A Análise sobre a Relação entre Sistema de Operação Portuária(Portos do TOC, Privado e Público) e Aumento da Movimentação de Carga”, Anual Report of Korea Maritime Institute.

KMI(2010), Relatório Branco dos Assuntos Marítimos e Pescaria: 2006-2008(해양수산백서).

Korean Association of Luso-Brasilian Studies(2009), Vo.6, N.2.

KT U.City(2003), “U-Port”, in: Busan U City Master Plan Fact Book, 2003, slide 25.

Lee et Alii(2008), Port Economics Study, Flynn Consulting Ltd. Hong Kong.

Lee, Paul Tae-Woo & Flynn, Matthew(2011), “Charting a New Paradigm of Container Hub Port Development Policy: The Asian Doctrine”, Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal, Vol 31, No.6, Nov.

LE, Yiping & IEDA, Hitoshi(2010), “Evolution Dynamics of Container Port System with a Geo-Economic concentration: a comparison of Japan, China and Korea, Asian Transport Studies, Vol.1, issue 1.

Mamigonian, Armen(2008), “As Bases Naturais e Sociais da Civilização Chinesa”, in: Mamigonian, Armen & Bastos, José Messias(org.), Dossiê Ásia /China1, Anais de geografia Econômica e Social, Geografia

Econômica, N.1, Florianópolis, Julho

Mamigonian, Armen & Lee, Mee-Joung(2007), “ Uma visão para Cooperação Econômica entre Brasil e Coreia do Sul”, Vol.26, N.1, Institute of Latin American Studies, Hankuk University of Foreign Studies,

Ministry of Government Legislation(2011), “*Act on Korea Container Terminal Authority*”, N. of promulgation:10628, *Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs* - Ministério competente, 18 de maio.

Miyazaki, Silvio(2007), “O Comércio Bilateral Brasil-Japão : Passividade no Contexto do Novo Regionalismo Asiático”, in: Albuquerque, José Augusto Guilhon(org.), *A Política Externa do Governo Lula: 2003-2005*, São Paulo, Marco Editora.

MLTM(Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs), Comunicado da Divisão da Gestão Portuária, 20/09/2011 e o comunicado

MLTM, Guia Anual Portuária da Coreia do Sul (항만편람) 2011, Status Geral de Portos na Coreia do Sul,

MLTM(2011) Guia de Portos da Coreia do Sul, p.5; III Plano Geral Portuário(제3차 전국항만기본계획), , Notificação, Julho de 2011, p.5.

MLTM(2011), III Plano Geral Portuário(2011-2020), Notificação do MLTM N.2011-402, Julho.

MLTM, Notificação, 4 de Abril de 2011,

Ng, Adolf K.Y. & Pallis, Athanasios A.(2010), “Port governance reform in diversified institutional frameworks : generic solution, implementation asymmetries”, P.13 da versão modificada da monografia do *Environment and Planning A*. Vol.42, N.9,

Nye, Joseph(1968), vii Introduction. *International Regionalism: Readings*,

Boston : Ed. Nye, Joseph, little Brown an Company

Okuyama, Masashi(2005), “Geopolitics of North East Asia: The U.S. Perspective, Unisci Discussion Paper, May, 2005. P.1.

Pierre, David & Stewart Richard, Logística Internacional, Cengage Learning, São Paulo, 2010, pp.18-20.

Santos, Milton(1998), Técnica Espaço Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional, Editora Hucitec, São paulo.

Santos, Milton & Arroyo, Mônica(1997), “Globalização, Regionalização: a Proposta do Mecosul” In: Indústria e Globalização Econômica, Caderno Técnico 24, SESI-DN, 1997, pp.58-59.

Song, Dong-Wook(2008) In : Port Privatization,: The Asia-Pacific Experience, Cheltenham: Elgar, 2008, pp.138-140 (pp.138-151)

Song, Dong-Wook(2008), “Port Reform and Privatization in Korea”, in: Reveley, James & Tull, Malcolm, Port Privatization: The Asia-Pacific Experience.

Song, Dong-Wook & Lee Sung-Woo(2007), “Port Governance in Korea”, in Devolution, Port Governance and Port Performance , Research in Transportation Economics, Vol.17, Elsevier Ltd.

Song, Dong-Wook et al. (2004), “An Assesment of Korean Port Governance”, IAME Port Network Workshop, University of Hong Kong, KMI(Korea Maritime Institute), 29/06/2004

The Hankyoreh“Territorial disputes prevent cooperation in East Asia”
20 de agosto, de 2012,
http://www.hani.co.kr/arti/english_edition/e_international/547833.html..

Tongzon, Jose & Heng, Wu, “Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports(terminals), Transportation Research Part A 39, Elsevier, 2005,

p.406(405-424).

Tull, Malcolm & Reveley, James, “Introduction: Port Reform in the Asia-Pacific Region”, In: Tull, Malcolm & Reveley, James, *Port Privatization: The Asian-Pacific Experience*, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 2008, pp.1-2.

Um, Paul Nounba & Dinhem, Severine, “*Private Participation in Infrastructure Projects in the Republic of Korea*”, World Bank Research Working Paper 3689, September, 2005, pp. 18-20.

World Bank Port Reform Tool Kit (2009), “Framework for Port Reform”

World Bank(2007), *Port Reform Tool Kit, Module3 Structure& Ownership Models*.

YGPA(Yeosu Gwangyang Port Authority) 항만개요 Cap.7. Situação dos terminais de contêineres da Coreia do Sul.

이중우 et al.(2009), *항만개발계획*, Pakyoungsa, Seul.

<Sites Conferidos>

BBC News Asia, “Profile: Dokdo/Takeshima islands”, 10 de agosto de 2012, <http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-19207086>

Busan Regional Maritime Affairs & Port Office/MLTM,

BJSEZ(2012), www.bjfez.go.kr,

BJFEZ(2012),<http://smartbook.bjfez.go.kr:8088/html/AType/main.jsp?code=20110414153037#>

BPA

KICOX, <http://www.kicox.or.kr/>

MKE(Ministry of Knowledge Economy), Administration Agency of Daebul Free Trade Zone, <http://www.ftz.go.kr/daebul/DaebulFreeTradeArea/freeTradeArea.jsp> ; Korean Free Economic Zones, <http://www.feز.go.kr/kr/index.jsp>;

MLTM

PNC, <http://www.pncport.com/eng/01/0102.php>

Port International Technology,

http://www.porttechnology.org/news/major_ocean_carriers_unite_to_form_far_east_europe_alliance

Portogente, “Autoridade Portuária Privada: Uma Velha Conhecida”,

Texto publicado em 23/02/2010, conferido em 10/10/2012,

<http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=27852>

Portopédia, <http://www.portogente.com.br/portopedia/>

TEUBJFEZ

World Cargo News Online,

<http://www.worldcargonews.com/htm/n20070118.166226.htm>

한국무역협회(Associação Comércio Exterior da Coreia do Sul)

<http://stat.kita.net/>

PERFIL DA REVISTA PARÂMETROS PARA ACEITAÇÃO DE TEXTOS E INSTRUÇÕES

A revista será composta de: artigos científicos, resenhas bibliográficas, ensaios, entrevistas, traduções etc, ainda que nem todas essas modalidades de textos estejam, necessariamente, presentes em todos os números.

Poderão ser organizados, a critério da Comissão Editorial, números especiais ou com dossiês temáticos.

A Revista aceitará a publicação de:

- Artigos científicos que interessem, sobretudo à reflexão teórico-metodológica, resultantes ou não de pesquisas empíricas;
- Ensaios críticos sobre temas, obras, autores, etc;
- Resenhas bibliográficas;
- Notas.

INSTRUÇÕES PARA A APRESENTAÇÃO DE TEXTOS

Os artigos científicos e ensaios críticos devem ter no máximo 25 páginas (tamanho A4), digitados em Word, com espaçamento 1,5 entrelinhas, letra Times New Roman, tamanho 12 e sem formatação dos parágrafos.

Todos os textos devem ser enviados em três cópias impressas e em versão eletrônica (cadernosgeograficos@contato.ufsc.br), acompanhados de uma folha, em que conste: nome(s) do(s) autor(es), filiação acadêmica, e endereço para correspondência (postal e eletrônico).

Os artigos científicos devem possuir obrigatoriamente um resumo de no mínimo 100 e no máximo 150 palavras, em português e inglês. A critério do autor, poderá ser enviado um terceiro resumo em outra língua estrangeira.

O título e as palavras-chave (máximo 5) também deverão ser traduzidas para a língua inglesa e, se for o caso, para a outra língua estrangeira em que for apresentado o resumo.

As tabelas e figuras devem ser entregues em folha à parte, indicando no corpo do texto o local da sua inserção. As tabelas devem ser geradas no próprio Word. As figuras deverão ser encaminhadas impressas e no seu formato digital (JPG, GIF, TIF), numa boa resolução e não exceder o tamanho de 23 x 16 cm.

Os originais devem ser enviados sem moldura, com escala gráfica e legendas legíveis.

As referências e citações devem seguir as orientações da ABNT. As notas devem constar no rodapé.

Será responsabilidade do autor a correção ortográfica e sintática do texto.

A seleção dos textos será realizada por pareceristas do Conselho Científico.

No processo de seleção consideram-se três situações: texto aprovado para publicação, texto re-encaminhado ao autor para modificações ou texto recusado.

Endereço para correspondência e assinatura:

Mailing address subscriptions

Universidade Federal de Santa Catarina
Centro de Filosofia e Ciências Humanas
Departamento de Geociências
Laboratório de Estudos Urbanos e Regionais
Campus Universitário – Trindade
88.040-900 – Florianópolis – SC
Telefone: (00 XX 55) 48 3721-8637

E-mail: cadernosgeograficos@contato.ufsc.br

Endereço eletrônico: www.cadernosgeograficos.ufsc.br