

# PESQUISA CNT DO TRANSPORTE MARÍTIMO

2012

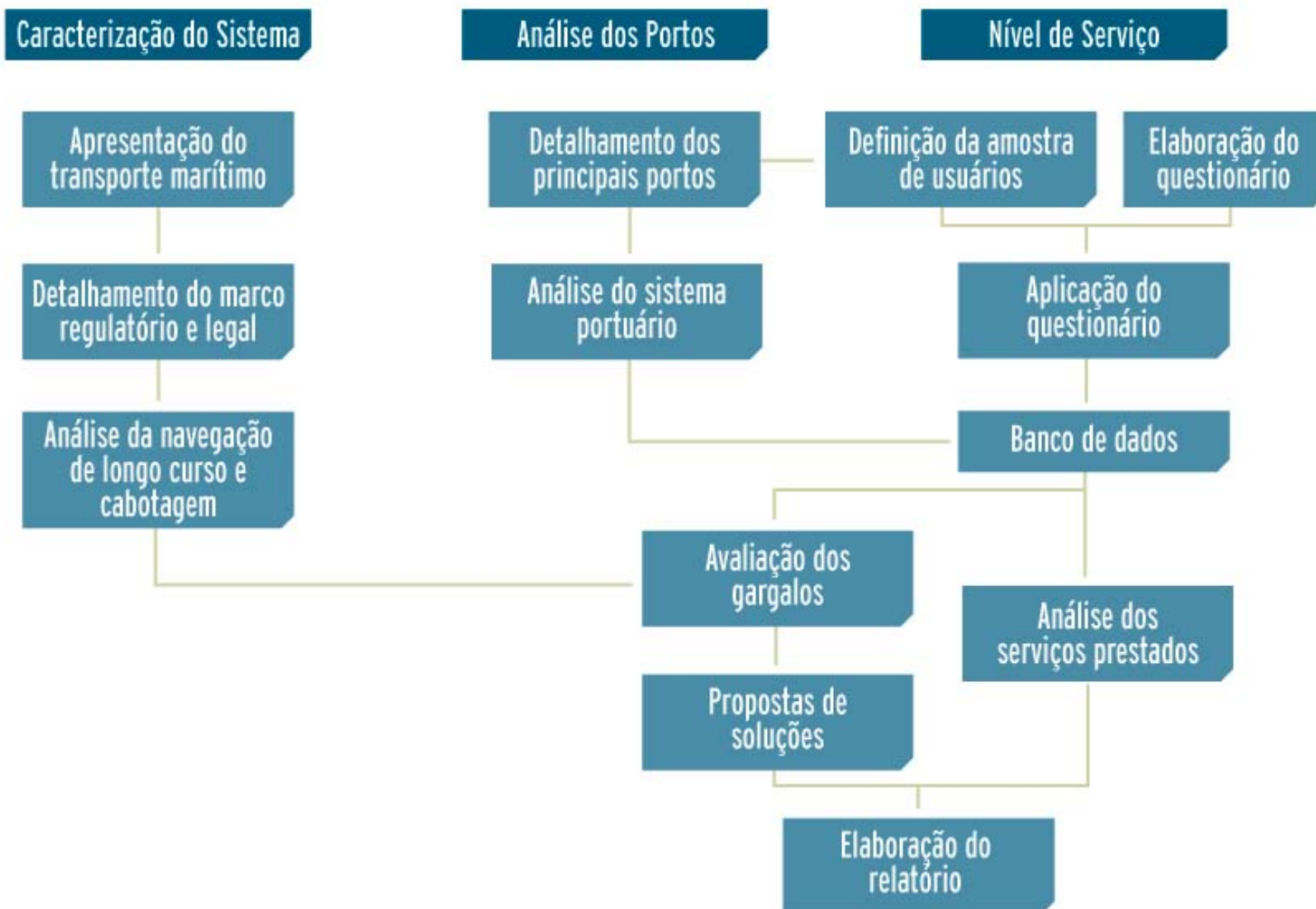
**CNT**

Confederação  
Nacional do  
Transporte

**Bruno Batista**  
**Diretor Executivo CNT**



# Aspectos metodológicos



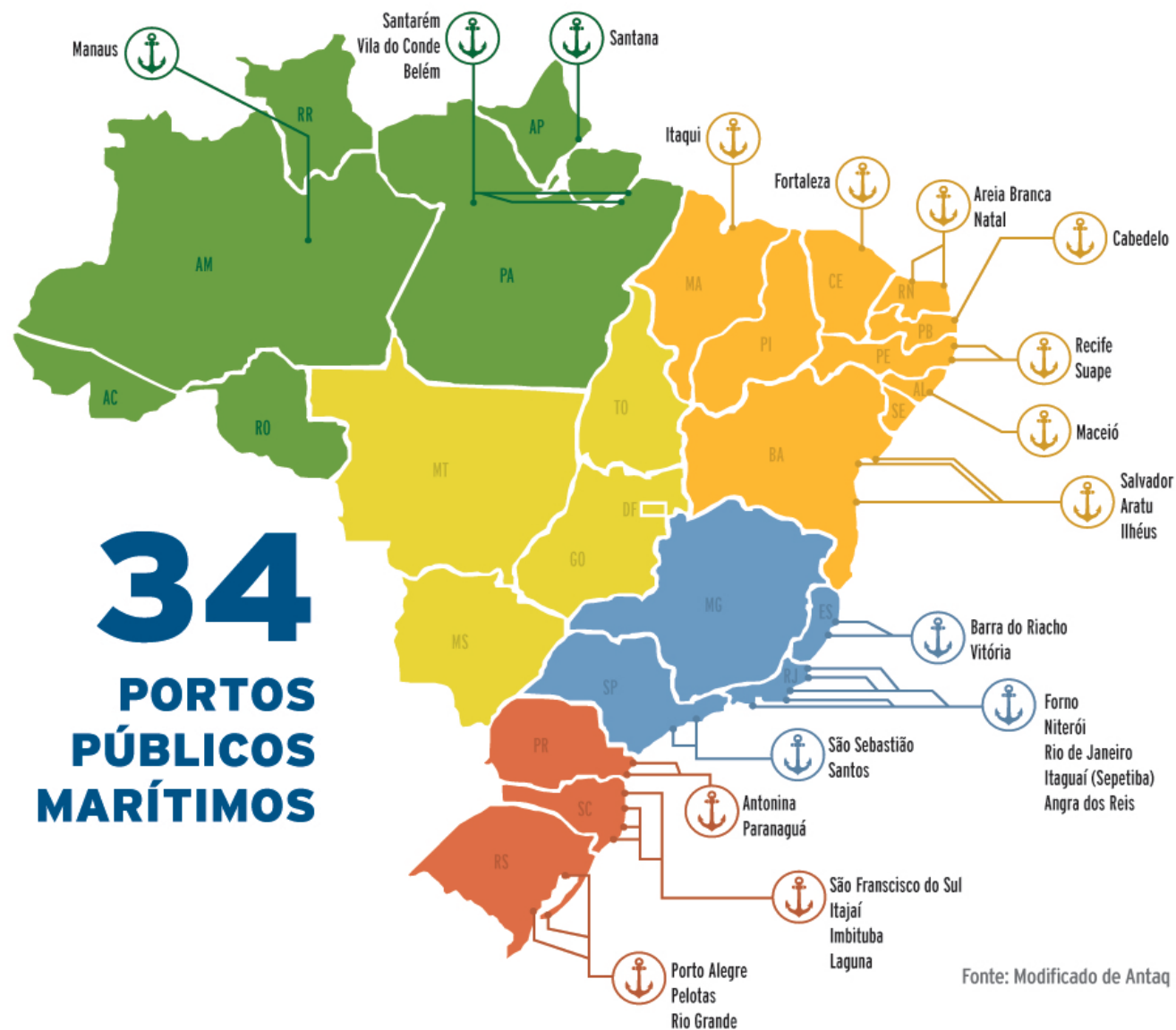
# Sistema Portuário no Brasil

- 95,9% das exportações em toneladas
- 88,7% das importações em toneladas
- 851,6 milhões de toneladas de cargas movimentadas nos portos e terminais brasileiros em 2011

## **Vantagens do transporte marítimo:**

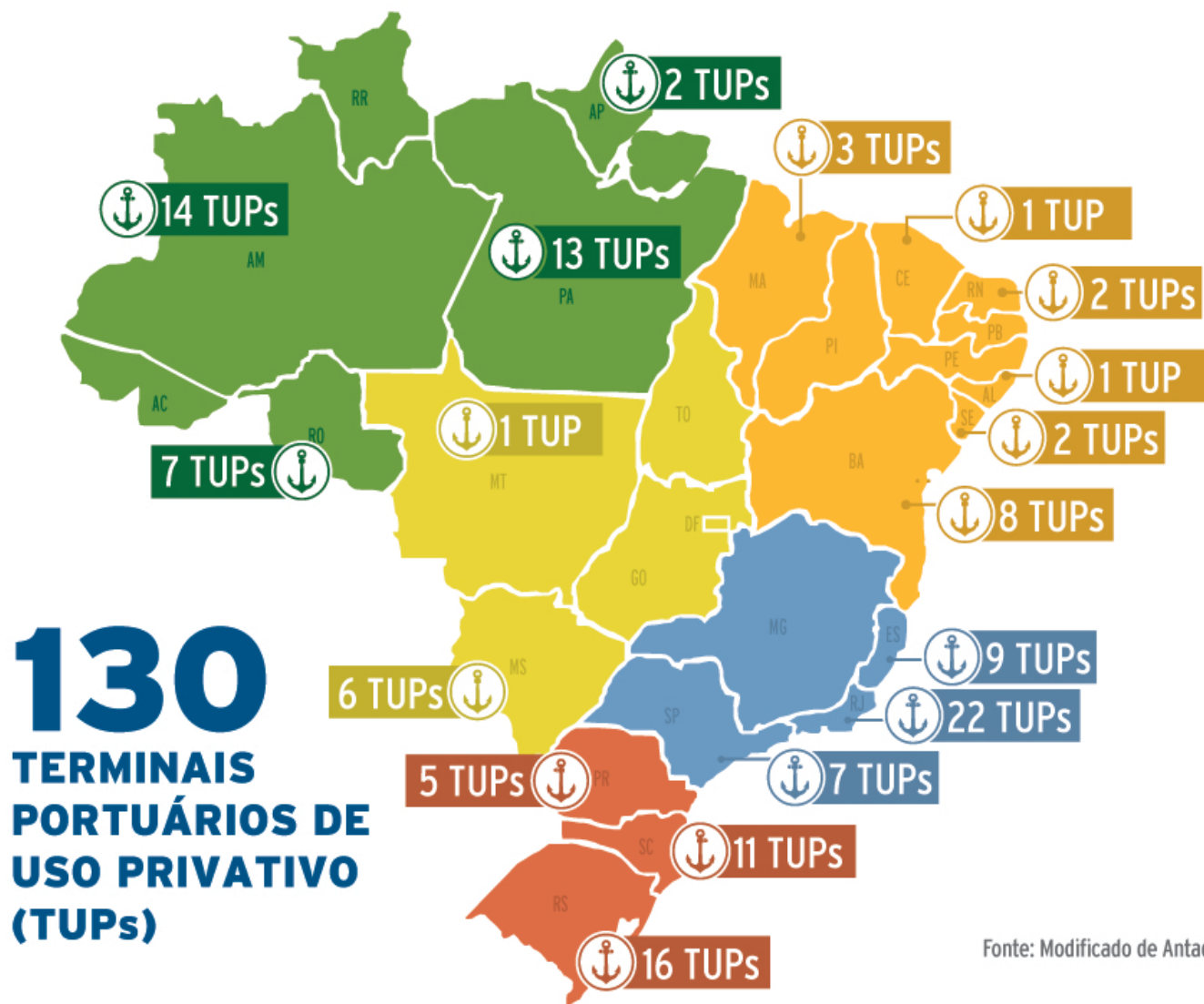
- Ganhos de escala e menor custo/ton
- Abrangência geográfica – maior diversificação dos bens para consumo
- Maior eficiência energética

# Sistema Portuário no Brasil



Fonte: Modificado de Antaq

# Sistema Portuário no Brasil



Fonte: Modificado de Antaq

# 13 principais portos brasileiros

Santos - SP

Paranaguá - PR

Vila do Conde - PA

Suape - PE

Vitória - ES

Aratu - BA

Fortaleza - CE

Itaguaí - RJ

Rio Grande - RS

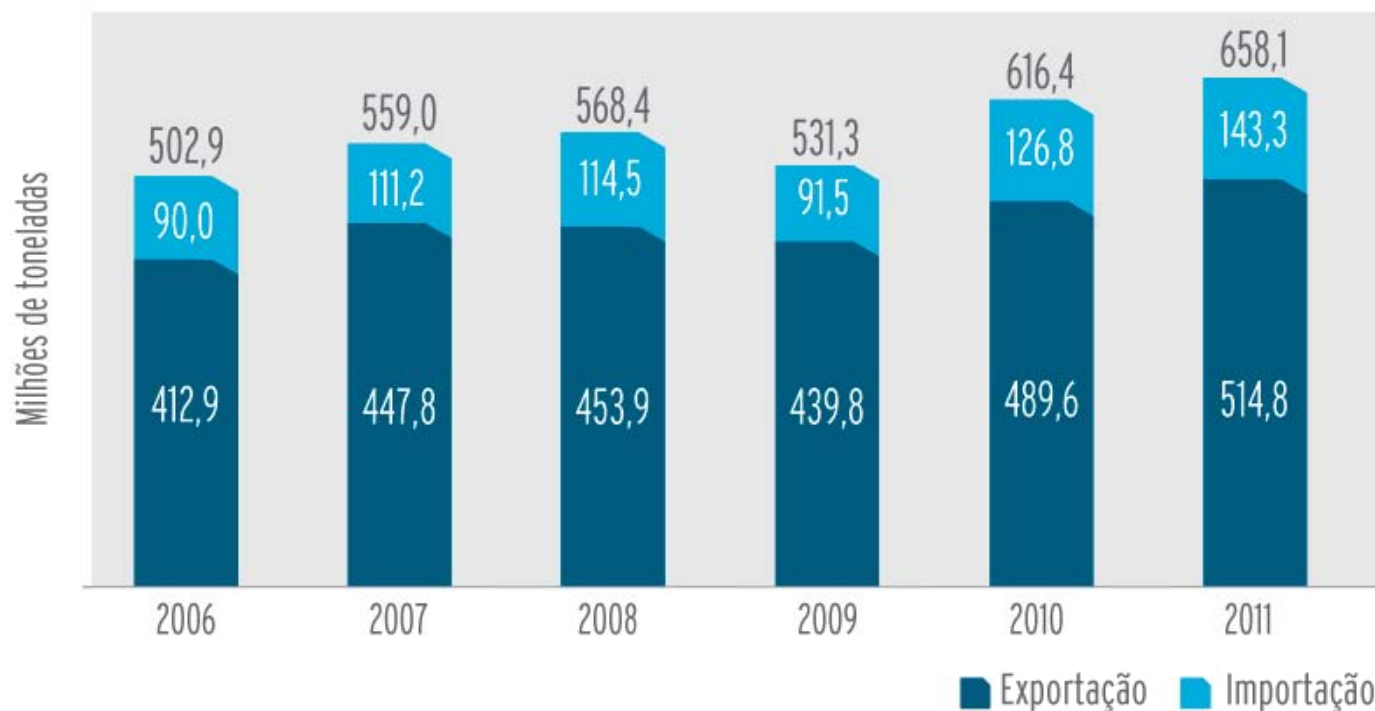
Itaqui - MA

São Francisco do Sul - SC

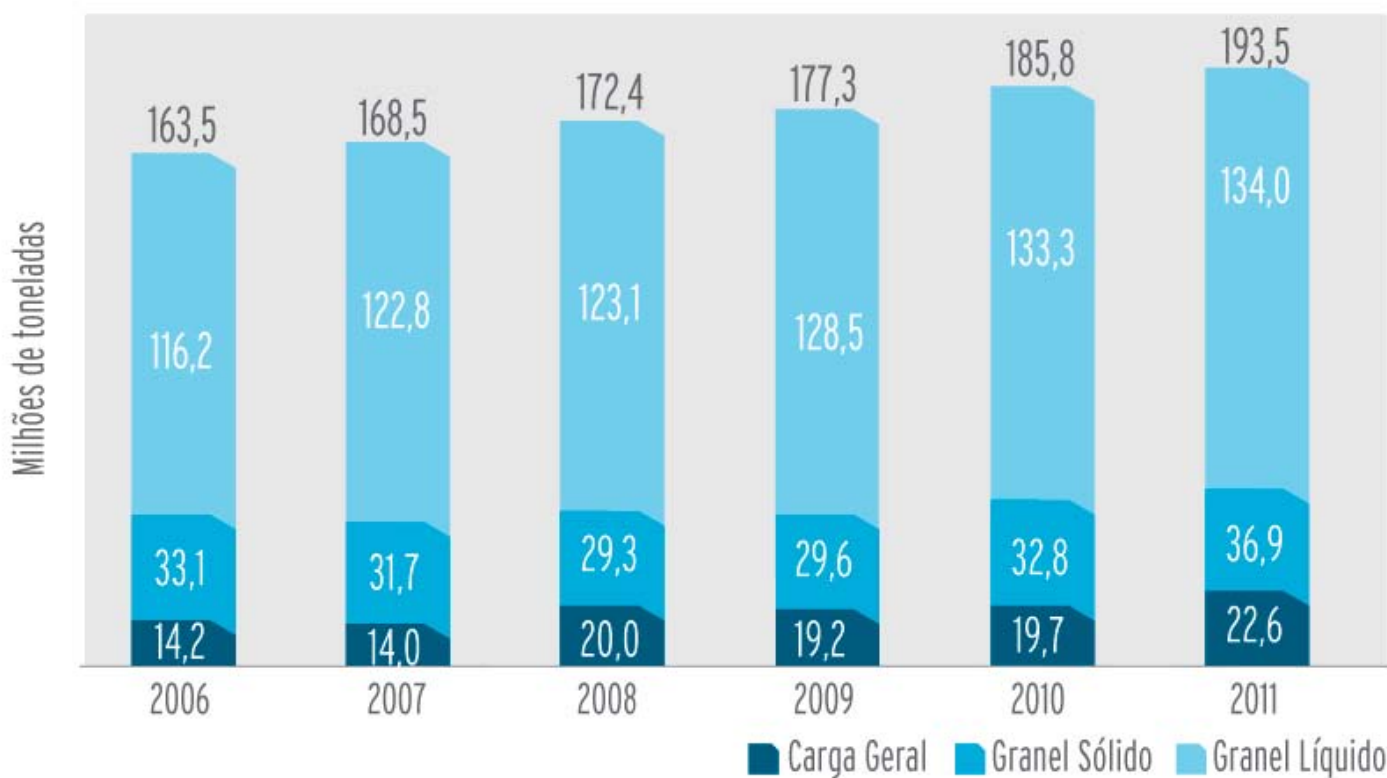
Rio de Janeiro - RJ

Itajaí - SC

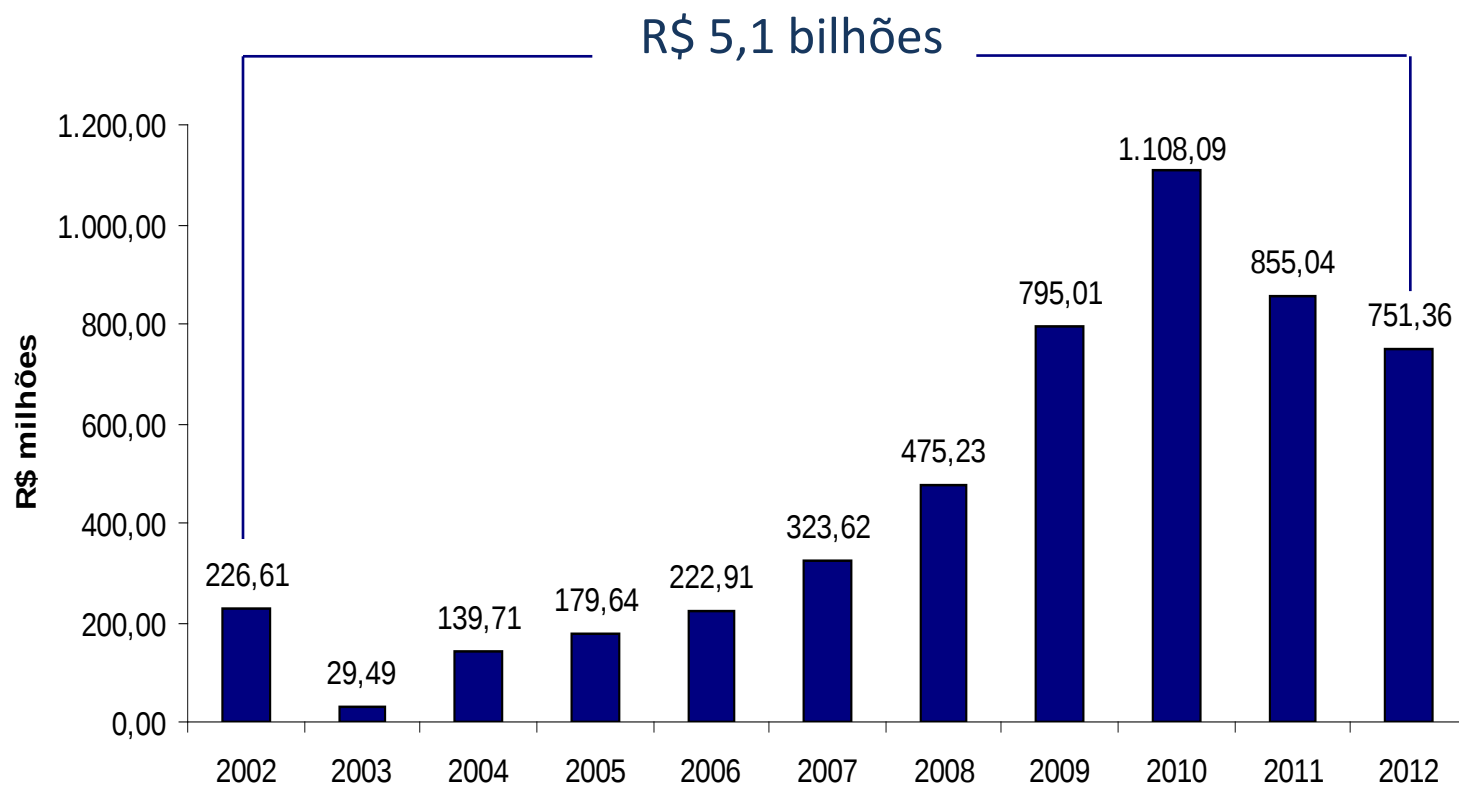
# Movimentação - Longo Curso



# Movimentação - Cabotagem



# Investimentos públicos em transporte marítimo



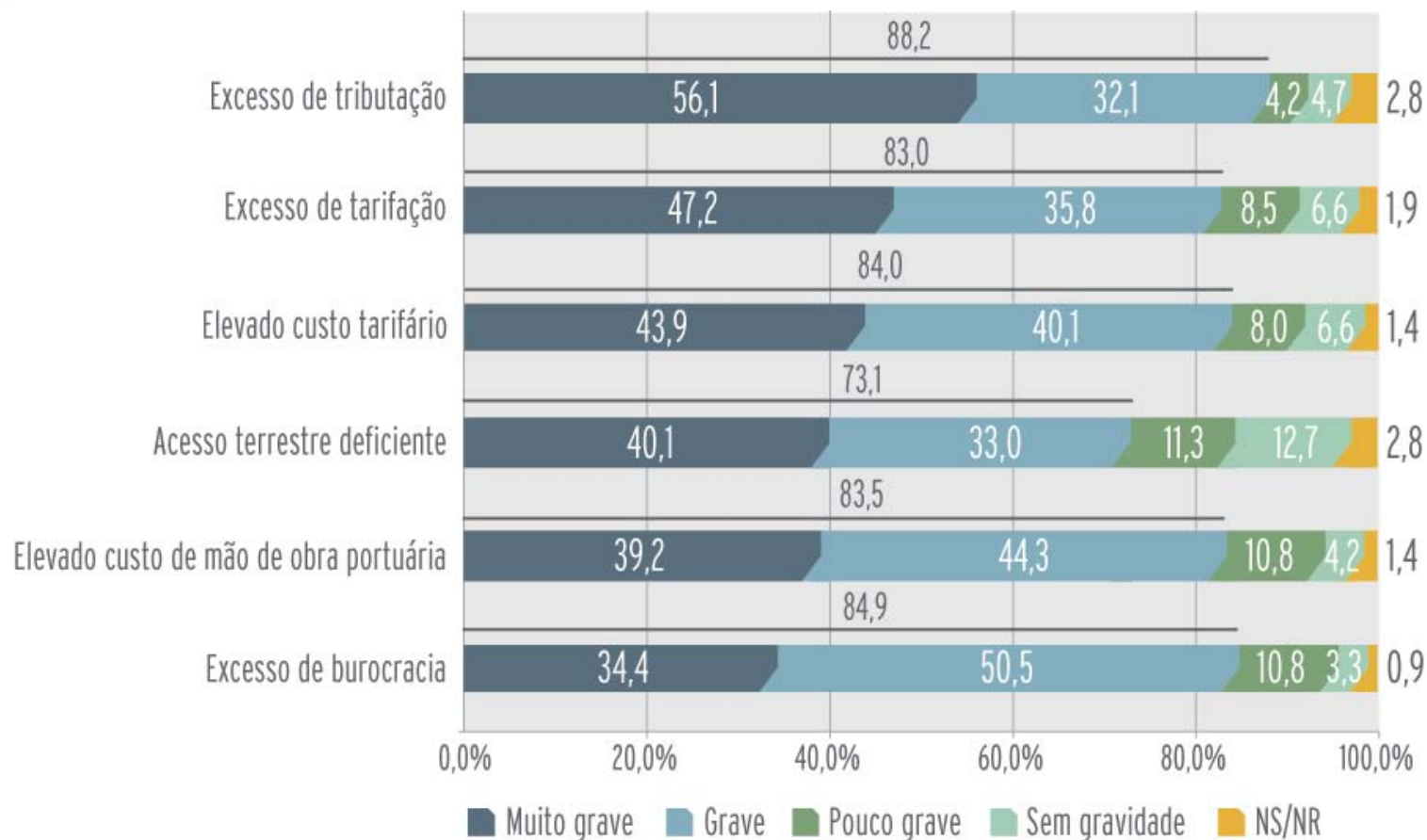
# Custo médio de movimentação de contêineres

- Cingapura:  
**US\$ 197,00**
- Roterdã:  
**US\$ 245,00**
- Hamburgo  
**US\$ 273,00**
- Brasil:  
**US\$ 360,00** (custo **31,9%** , **46,9%** e **82,7%** superior, respectivamente)

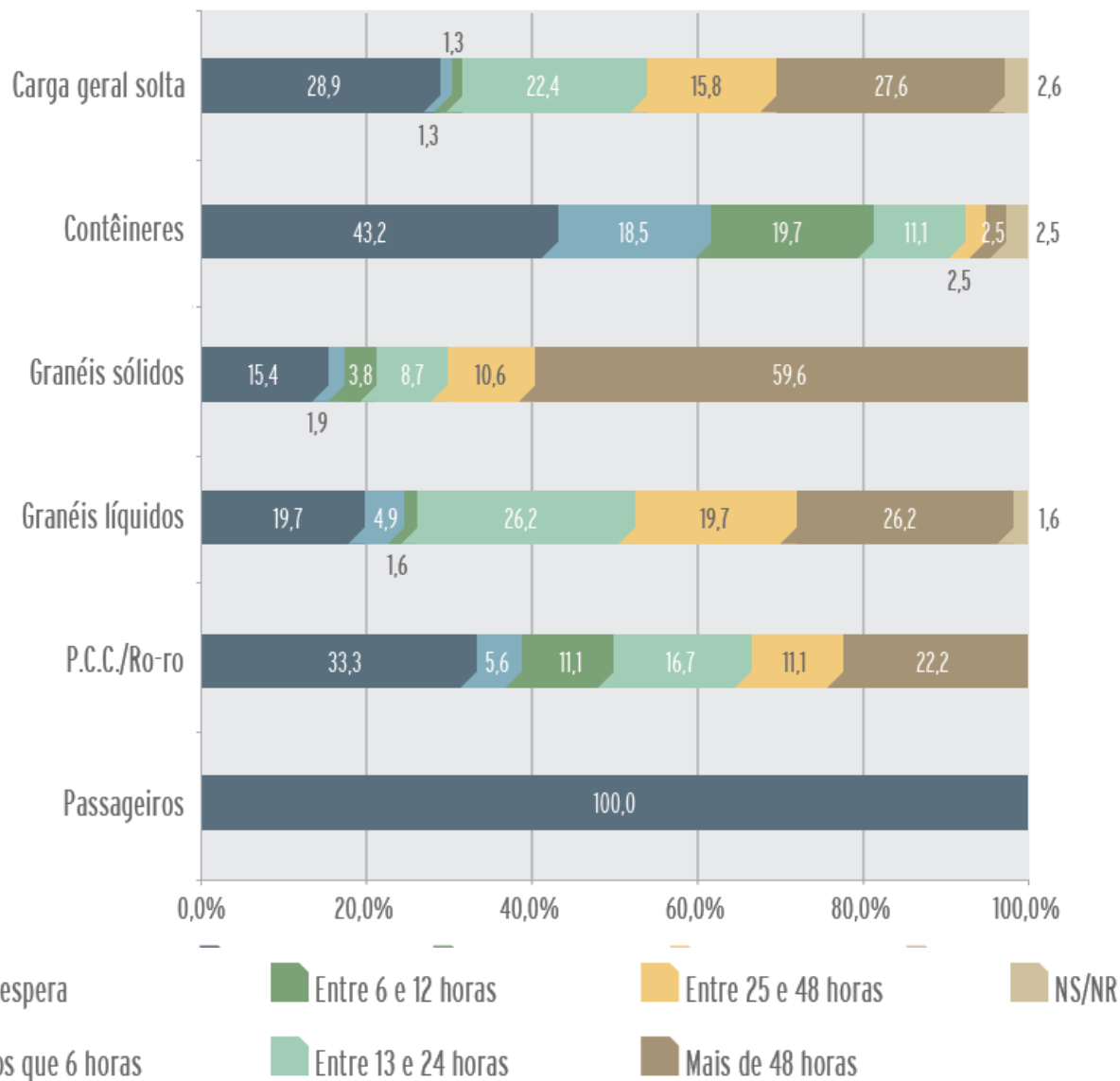
# Avaliação dos aspectos operacionais do transporte marítimo

- Entrevistas com **212 agentes marítimos** de **15 estados** brasileiros
- **Atuação nos portos:** os agentes atuam em mais de um terminal portuário (79,7%)
- **Procedimentos administrativos:** diferenciados entre os portos (67,4%), resultando, sobretudo, no excesso de burocracia (54,4%) e aumento dos custos (20,2%)

# Avaliação das dificuldades enfrentadas pelo setor



# Tempo médio de espera por berço de atracação por tipo de carga(%)

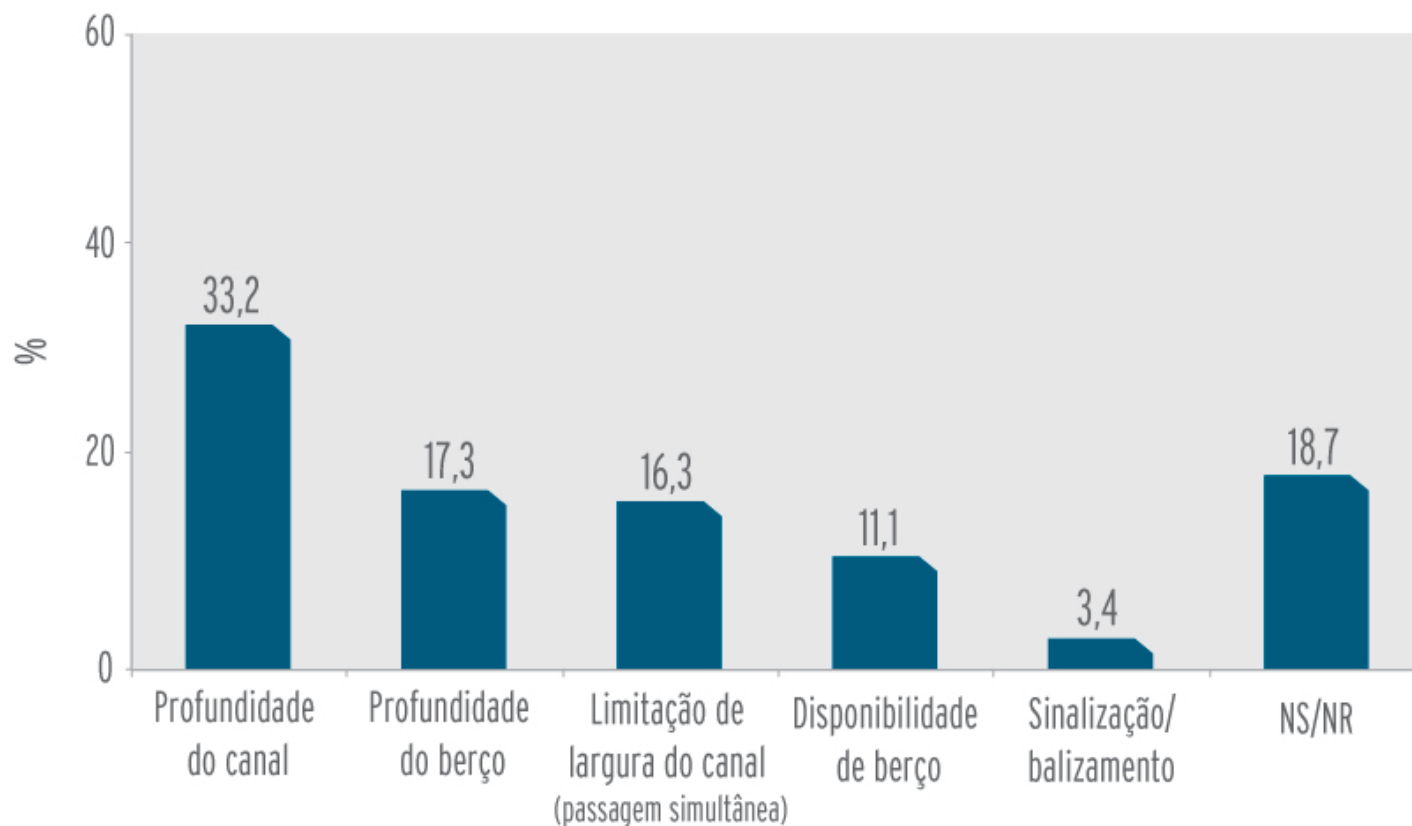


# Operações portuárias

- **Relevância dos itens na operação:**  
Gastos com práticos (88,2%)  
Gastos com rebocadores (69,8%)  
Gastos com mão de obra avulsa (32,5%)
- **Tempo despendido nas operações de carga e descarga:**  
*Terminais públicos de uso geral: lento (54,0%),*  
*Terminais públicos de uso privado:*  
adequado (55,0%)  
*Terminais privativos: entre rápido (47,1%) e*  
adequado (47,1%)

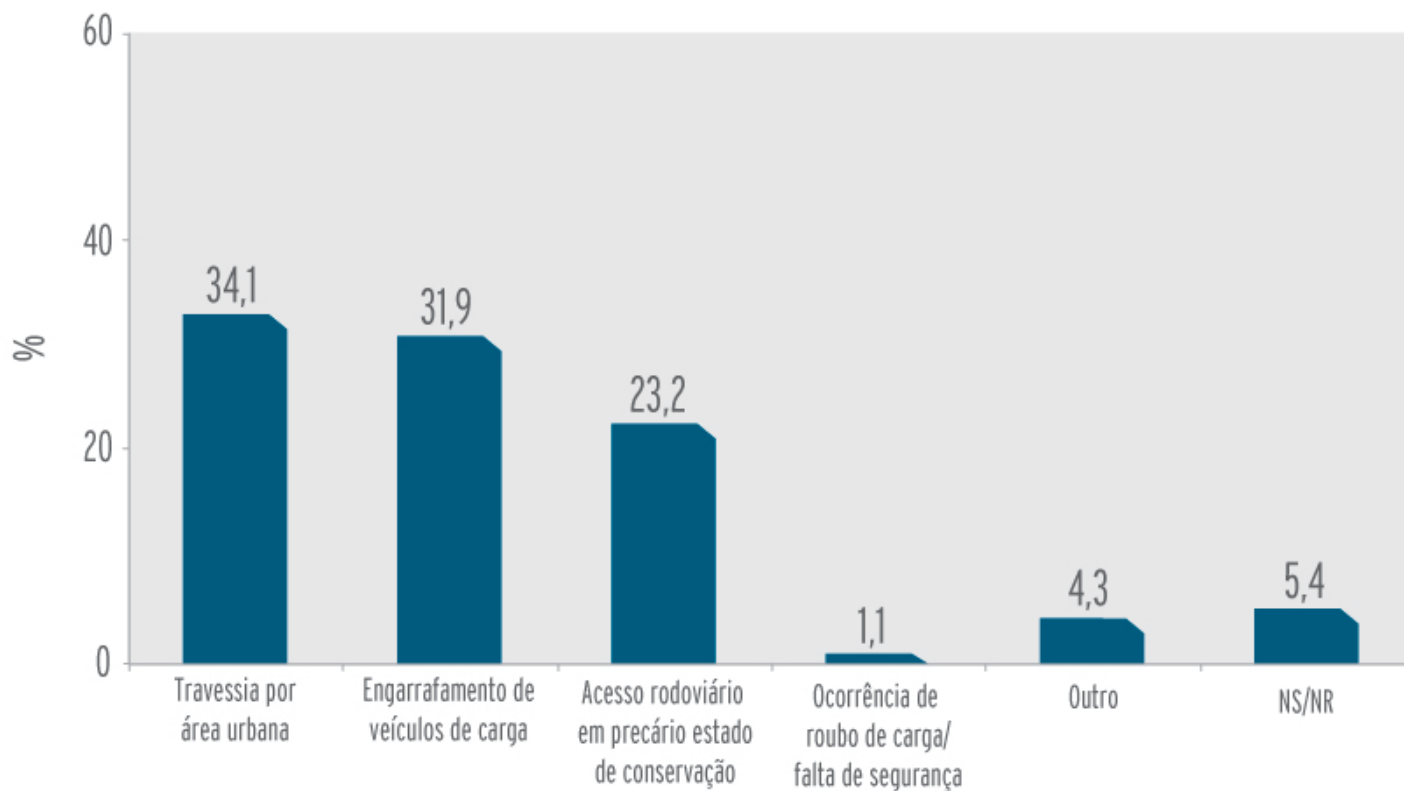
# Acessos aquaviários

- Principais problemas:**



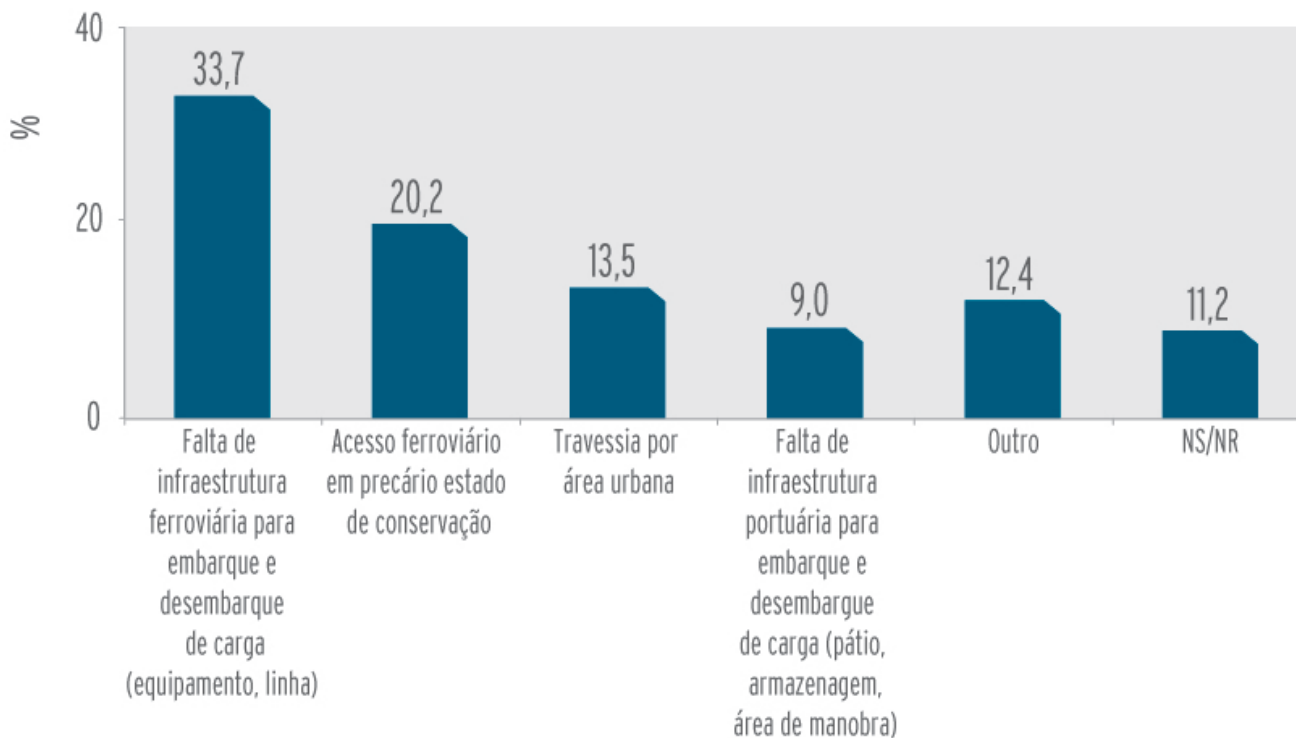
# Acessos rodoviários

- **Adequação dos acessos:**  
inadequados (61,3%)
- **Principais problemas:**



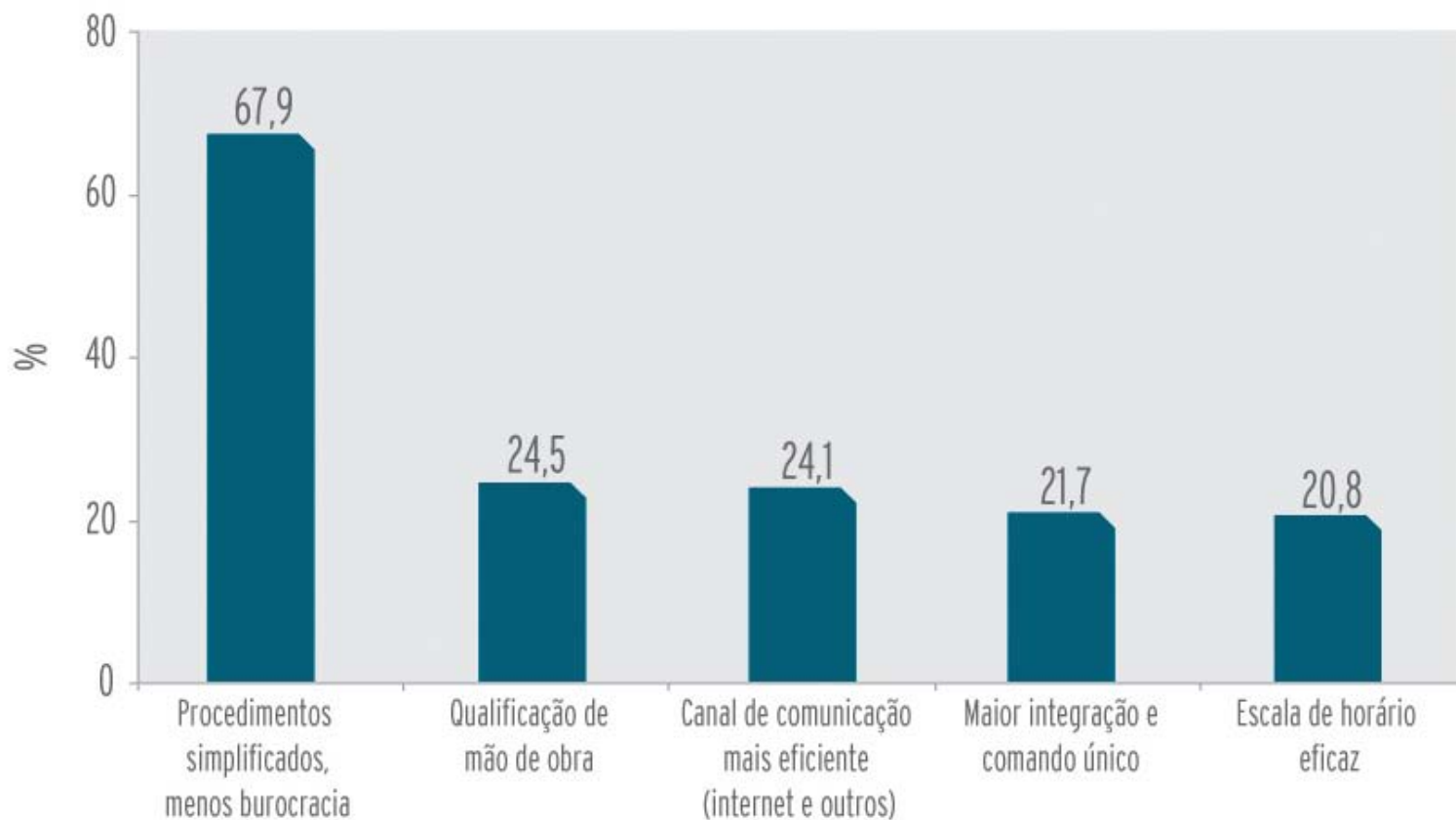
# Acessos ferroviários

- **Adequação dos acessos:**  
inadequados (29,3%) e não existem/não utilizam acessos ferroviários (44,3%)
- **Principais problemas:**



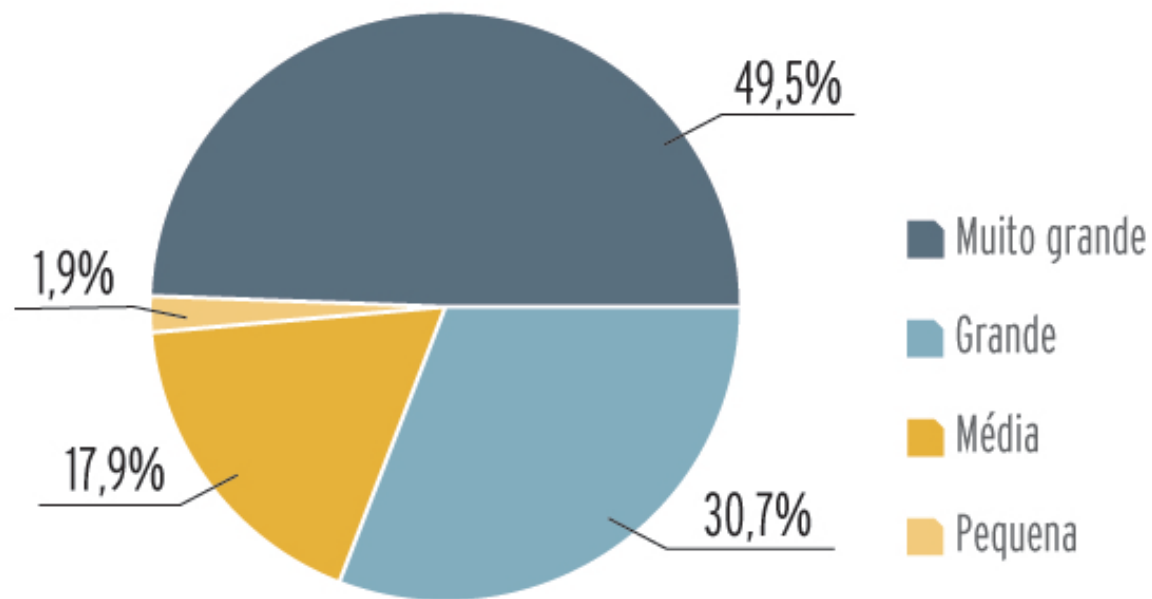
# Atuação das autoridades públicas

- **Aspectos que deveriam ser melhorados:**



# Atuação das autoridades públicas

- **Burocracia nos portos ao fazer uso dos serviços das autoridades públicas:**



# Órgãos que atuam no setor

| Ministério dos Transportes | Ministério do Meio Ambiente | Ministério da Saúde        | Ministério da Defesa                                                                                    | Ministério da Agricultura |
|----------------------------|-----------------------------|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Dnit, Antaq, ANTT          | Ibama                       | Anvisa                     | Marinha de Guerra, Diretoria de Portos e Costas, Diretoria de Hidrografia e Navegação                   | Vigiagro                  |
| Ministério da Justiça      | Ministério da Fazenda       | Administração do Porto     | Secretaria Especial de Portos da Presidência da República - SEP/PR                                      |                           |
| Polícia Federal            | Receita Federal             | Companhia Docas, CAP, OGMO | Secretaria de Gestão e Infraestrutura de Portos, Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Portuário |                           |

Total = 16

# Implantação do Porto Sem Papel

- **Implantado** em 57,5% e
- Não implantado em 42,5%

Avaliação nos portos em que o PSP foi implantado:

| Opinião     | Propiciou celeridade? (%) | Reduziu o tempo de espera? (%) | Reduziu o trabalho dos agentes? (%) |
|-------------|---------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| Sim         | 41,0                      | 20,5                           | 7,4                                 |
| Não         | 57,4                      | 75,4                           | 86,1                                |
| Outro/NS/NR | 1,6                       | 4,1                            | 6,5                                 |
| Total       | 100,0                     | 100,0                          | 100,0                               |

# Avaliação por tipo de carga agenciada

- **Tempo de espera por berço de atracação:**  
*Granéis sólidos: superior a 48 horas (59,6%)*
- **Razão da espera:**  
predominantemente congestionamentos

# Contribuições da MP 595

## Tempo de espera

- Fim da diferenciação de cargas próprias e de terceiros aumenta a oferta dos serviços portuários;
- Possibilidade de maior participação da iniciativa privada no sistema portuário permite a expansão da capacidade de movimentação no médio e longo prazos; e
- Possibilidade de investimentos em superestrutura gera ganhos de eficiência na operação (redução no tempo de espera para atracação).

# Problemas e Soluções

## Problemas:

- Limitações de espaço nos terminais e nas retroáreas
- Acessos terrestres insuficientes e de qualidade inadequada

## Soluções:

- Melhorias na infraestrutura dos acessos terrestres aos portos
- Construção e adequação de portos e de áreas portuárias
- Aumento da profundidade dos berços e canais de acesso portuários

# Contribuições da MP 595

## Infraestrutura e Eficiência

- Possibilidade de concessão de portos à iniciativa privada (art. 4º) (necessidade de ajuste de texto sobre reversão);
- A MP propõe licitação por menor tarifa e maior movimentação possibilitando a adoção de outros critérios (necessidade de definição dos critérios de licitação, a exemplo da Lei 8987/95);
- Estabelecimento de nível de serviços nos contratos (necessita de ajustes no texto para definição técnica do nível de serviços desejado);
- Metas de desempenho para as Cias Docas (art. 56); e
- Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II por RDC (devem ser definidas medidas para garantir transparência).

# Problemas e Soluções

## Problemas:

- Elevado número de órgãos públicos que atuam nos portos, de forma desconectada
- Falta de mão de obra qualificada

## Soluções:

- Redução dos procedimentos burocráticos
- Revisão da atuação das autoridades públicas
- Investimentos em qualificação da mão de obra

# Contribuições da MP 595

## Burocracia

- Não há previsão de soluções para o gargalo burocrático;
- São mantidas as diversas autoridades que operam no sistema portuário.



Consulte a Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012:

[www.cnt.org.br/pesquisamaritima](http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima)

# Emendas 604 e 608

## ***Emenda 604 – Art. 1º***

§ 2º - A exploração indireta das instalações portuárias localizadas dentro ou fora da área do porto organizado poderá ocorrer mediante autorização, nos termos desta Medida Provisória.

Justificativa: tornar o processo mais céleres e garantir que as empresas hoje instaladas dentro da área do porto organizado continuem realizando suas atividades e plano de investimentos. Assim, as intervenções necessárias serão realizadas e a movimentação nos portos será otimizada.

# Emendas 604 e 608

## ***Emenda 608 – Art. 2º, IV***

IV terminal de uso privado - instalação portuária explorada mediante autorização, localizada dentro ou fora da área do porto organizado.

Justificativa: possibilidade de existência de instalações portuárias de uso privado dentro da área do porto organizado. Em diversos casos, não é viável a construção desse tipo de infraestrutura fora da área do porto, mas sua existência é fundamental para a operação das atividades e para o desenvolvimento regional.

# PESQUISA CNT DO TRANSPORTE MARÍTIMO

2012



# Participação da iniciativa privada e ganhos de eficiência

## Comparação do tempo de espera para atracação antes e depois da privatização para alguns terminais:

| Associado                                      | Antes (horas) | Depois (horas) |
|------------------------------------------------|---------------|----------------|
| Multi-Rio Operações Portuárias S/A             | 12            | 2              |
| Libra Terminais Santos S/A.                    | 12            | 1              |
| Santos Brasil – Tecon Santos – SP              | 22            | 7,6            |
| Tecon Rio Grande S/A                           | 16            | 3,9            |
| Libra Terminal Rio S/A.                        | 24            | 1              |
| TCP - Terminal de Contêineres de Paranaguá S/A | 48            | 15             |
| Sepetiba Tecon S/A                             | 0             | 8              |
| <b>Média</b>                                   | <b>13,4</b>   | <b>3,85</b>    |

# PESQUISA CNT DO TRANSPORTE MARÍTIMO

2012



**CNT**

Confederação  
Nacional de  
Transporte

[Voltar](#)

# Emenda 618

## ***Emenda 618 – Art. 8º, § 3º***

Suprime-se o § 3º do art. 8º, da MP 595.

Justificativa: garantir segurança à iniciativa privada e incentivar o maior volume de recursos privados destinados ao provimento de infraestrutura portuária. Alinhamento ao art. 170, II da CF, 1988.

[Voltar](#)

# PESQUISA CNT DO TRANSPORTE MARÍTIMO

2012



# Lei 8.987/95

## Definição de critérios para licitação

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios: [\(Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

I - o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado; [\(Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão; [\(Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

III - a combinação, dois a dois, dos critérios referidos nos incisos I, II e VII; [\(Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

IV - melhor proposta técnica, com preço fixado no edital; [\(Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

V - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com o de melhor técnica; [\(Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

VI - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica; ou [\(Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

VII - melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas. [\(Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

# PESQUISA CNT DO TRANSPORTE MARÍTIMO

2012



# Emenda 611

- ***Emenda 611 – Art. 3º, I***

- I expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias, inclusive mediante a adoção de procedimentos fiscais facilitadores visando o crescimento da atividade econômica do transporte aquaviário.

Justificativa: incentivo à atividade de transporte marítimo – longo curso e cabotagem - e solução de um dos principais gargalos identificados pela Pesquisa CNT do Transporte Marítimo.



Consulte a Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012:

[www.cnt.org.br/pesquisamaritima](http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima)