

INFORME INFRA-ESTRUTURA

ÁREA DE PROJETOS DE INFRA-ESTRUTURA

SETEMBRO/96

Nº 2

O Sistema Portuário Brasileiro

A Portobrás - Empresa Brasileira de Portos S.A. era, até 1990, responsável pela gestão dos portos públicos brasileiros. Os portos eram administrados diretamente pela Empresa ou através de suas controladas, as Companhias Docas. A Portobrás controlava as administrações portuárias, as concessionárias e as administrações hidroviárias, além de definir os programas orçamentários, as políticas tarifárias e de pessoal, e as decisões sobre novos investimentos.

Com a desativação da Portobrás, em 1990, o Ministério dos Transportes determinou que os portos passassem a ser administrados diretamente pelas Companhias Docas. Assim, o sistema portuário público brasileiro, atualmente, é composto por nove Companhias Docas (oito públicas e uma privada) e por quatro concessões estaduais, existindo ainda mais quatro portos privados. No quadro a seguir são apresentados os portos brasileiros e suas administrações.

Companhias Docas Federais	
Companhias Docas	Portos
1) Pará	Óbidos, Belém, Vila do Conde, Santarém, Marabá, Barcarena, Itaituba, Altamira / PA; Porto Velho / RO e Macapá / AP
2) Maranhão	Itaqui / MA e Manaus / AM
3) Ceará	Fortaleza / CE
4) Rio Grande do Norte	Areia Branca e Natal / RN; Cabedelo / PB; Recife / PE e Maceió / AL
5) Bahia	Salvador, Ilhéus e Aratu / BA; Aracaju / SE
6) Espírito Santo	Vitória, Barra do Riacho e Capuaba / ES
7) Rio de Janeiro	Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis, Forno e Sepetiba / RJ
8) São Paulo	Santos / SP; Itajaí e Laguna / SC; Estrela / RS
Concessões Estaduais	
São Paulo	São Sebastião
Paraná	Paranaguá e Antonina
Santa Catarina	São Francisco do Sul
Rio Grande do Sul	Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas
Pernambuco	Suape
Concessão Privada	
Cia Docas de Imbituba	Imbituba / SC
Portos Privados	
Cia Vale do Rio Doce	Tubarão / ES
CST - Cia Sider. Tubarão	Praia Mole / ES
Samarco Mineração	Ponta do Ubu / ES
Petrobrás	Regência / ES

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Os portos brasileiros movimentaram 356 milhões de toneladas em 1994. Os portos públicos forma responsáveis por apenas 25% dessa movimentação, e o restante foi realizado através de portos e terminais privativos.

Essa diferença entre as performances operacionais dos portos públicos e privados está associada à composição por tipo de produto na movimentação portuária brasileira, na qual predominam os granéis sólidos (minérios e grãos) e os granéis líquidos (petróleo e seus derivados, óleos vegetais e produtos químicos), que respondem por 90% da movimentação, ou 320 milhões de toneladas anuais (tabela 1). Esses produtos são operados, na sua grande maioria, em portos e terminais privativos. Vale, Usiminas, CST, Cargil, MBR e Petrobrás, são exemplos de empresas que movimentam milhões de toneladas anuais exclusivamente através de suas instalações. Para muitas dessas empresas, controlar toda a logística de transporte de seus produtos é condição fundamental para assegurar sua competitividade global.

A situação da carga geral tem características totalmente distintas dos granéis. São produtos que apresentam uma grande diversidade, sendo manipulados e transportados sob diferentes formas: produtos agrícolas em sacarias; frutas e carnes transportadas em porões frigorificados; bobinas de aço ou papel; carros e carretas (*ro-ro*); contêineres e *pallets* transportando mercadorias de diferentes origens e proprietários. Em decorrência dessa variedade de produtos, formas e embalagens, o segmento de carga geral é o que mais tem incorporado mudanças tecnológicas no manuseio e transporte de produtos, sendo a crescente introdução dos contêineres a expressão mais exata dessas transformações.

Além disso, os clientes do segmento de carga geral constituem um universo bastante grande, com necessidades diferenciadas, muitas vezes exigindo esquemas de logística especiais para sua cargas. Grande parte deles não possui escala econômica para assumir integralmente a operação de um terminal privativo, dependendo dos terminais públicos para movimentar sua produção.

Tabela 1 - Movimentação Portuária Brasileira por Tipo de Carga (1994)

Tipo de Carga	Toneladas	%
Granéis Sólidos	202.935.171	57,1
Granéis Líquidos	116.101.413	32,6
Carga Geral	36.703.773	10,3
Total Geral	355.740.357	100,0

Fonte: Anuário GEIPOT/MT - 1995

Como terminal público no Brasil é sinônimo de empresa estatal, submetida a restrições orçamentárias e operacionais, o segmento de carga geral é o que mais tem sido prejudicado pelas deficiências portuárias brasileiras, o que, segundo o Banco Mundial, representa um “imposto” às exportações equivalente a uma sobrevalorização cambial de 6%.

A modernização portuária, principalmente no segmento de carga geral, é urgente, pois elimina uma parcela importante do “Custo Brasil”, não traz custos fiscais, e é permanente.

MAIORES PORTOS

Os cinco maiores portos movimentaram mais de 50% de toda a carga brasileira. Caso sejam considerados os dez primeiros, este percentual sobe para 80%, restando para os demais vinte e seis portos apenas 20% das cargas.

Tabela 2 - Maiores Portos em Movimentação (1994)

Porto	Toneladas	%
1) Tubarão / ES	59.592.400	16,8
2) Itaquí / MA	42.920.925	12,1
3) São Sebastião / SP	35.011.488	9,8
4) Santos / SP	34.121.361	9,6
5) Sepetiba / RJ (*)	26.532.093	7,5
Soma Cinco Primeiros	198.178.267	55,8
Brasil	355.740.357	100,0

Fonte: Anuário GEIPOT/MT 1995

(*) Inclui a movimentação realizada no terminal privado da MBR, que é de mais de 20 milhões de toneladas anuais.

Entretanto, não se deve comparar os portos apenas com base nos dados de sua movimentação global. Por exemplo, o porto de Tubarão, com 60 milhões de toneladas anuais não pode ser comparado com o porto de Santos, com 34 milhões de toneladas. Tubarão, porto privado da Vale do Rio Doce, é especializado na exportação de minérios (granéis sólidos), que representam 100% de sua movimentação. Santos, porto público, opera um conjunto diferenciado de produtos (47% de granéis sólidos, 21% de granéis líquidos e 32% de carga geral), sendo o porto responsável pela movimentação da maior parte do nosso comércio externo de produtos industrializados (carga geral).

Dessa forma, é necessário que a formulação de políticas para a modernização dos portos seja baseada em análises específicas para cada porto, de acordo com suas especializações e com suas diferentes vocações regionais.

GRANÉIS SÓLIDOS

A movimentação de granéis sólidos está concentrada em alguns portos, sendo realizada por poucas empresas. Os cinco maiores portos responderam por cerca de 76% de toda a movimentação em 1994. Considerados os dez maiores, obtém-se 93% do total.

Os portos de Tubarão (ES) e Itaquí/Terminal de Ponta da Madeira (MA), os maiores em movimentação, pertencem e são operados pela Vale do Rio Doce. Dos terminais localizados na baía de Sepetiba, o da MBR responde sozinho por 80% da movimentação apresentada. Este

terminal está localizado na entrada da baía, fora da área considerada como porto público organizado.

Tabela 3 - Maiores Portos em Granéis Sólidos - 1994

Porto	toneladas	%
Tubarão (ES)	59.592.400	29,4
Itaqui (MA)	41.355.267	20,4
Sepetiba (RJ)	26.523.407	13,1
Santos (SP)	16.107.701	7,9
Paranaguá (PR)	10.821.270	5,3
Soma cinco primeiros	154.400.045	76,1
Brasil	202.935.171	100,0

Fonte: Anuário GEIPOT/MT - 1995

Os granéis sólidos são *commodities* internacionais, o que obriga as empresas produtoras a realizar investimentos constantes em toda sua cadeia logística (inclusive seus portos e terminais), para reduzir seus custos e, conseqüentemente, aumentar a rentabilidade global do seu negócio.

GRANÉIS LÍQUIDOS

As características básicas relativas à movimentação de granéis sólidos também podem ser encontradas nos granéis líquidos.

Sua operação está concentrada em portos e terminais privativos, que têm mantido elevado grau de atualização tecnológica (os cinco maiores portos movimentaram 68% das cargas, e, considerados os dez maiores, atinge-se 90%). Ressalte-se que somente a Petrobrás responde por mais de 95% dos granéis líquidos movimentados nos portos brasileiros.

Tabela 4 - Maiores Portos em Granés Líquidos - 1994

Porto	Toneladas	%
São Sebastião (SP)	34.619.729	29,8
Aratu (BA)	12.217.329	10,5
Angra dos Reis (RJ)	12.160.602	10,5
Rio de Janeiro (RJ)	11.509.974	9,9
São Francisco do Sul (SC)	8.440.605	7,3
Soma cinco maiores	78.948.239	68,0
Brasil	116.101.413	100,0

Fonte: Anuário GEIPOT/MT 1995

CARGA GERAL

O segmento de carga geral apresenta uma situação bem distinta dos graneis sólidos e líquidos, tanto em relação às características dos produtos e produtores, como em relação à logística exigida para sua movimentação, realizada basicamente nos portos públicos.

A carga geral abrange um escopo bastante grande de produtos, manuseados e transportados sob diversas formas. Além disso, por serem produtos basicamente manufaturados, apresentam uma multiplicidade de rotas, com origens e destinos diferenciados. A introdução crescente de novas tecnologias de organização industrial (que poderiam ser simplificada por abrangidas pelo conceito “*just in time*”), exige cada vez mais que as empresas possuam esquemas de logística sofisticados, viabilizando sua transformação em *global players*.

Os portos públicos ainda não estão preparados para atender a essas exigências. Por um lado, estão submetidos às restrições orçamentárias, que resultaram em elevada desatualização tecnológica. Por outro, estão obrigados a cumprir uma legislação inadequada, que impossibilita o atendimento das exigências dos seus principais usuários. Empresas que operam constantemente no porto (*line-charter*) recebem o mesmo tratamento que usuários eventuais (*tramp-charter*), o que dificulta a implementação de esquemas especiais para o atendimento dos sistemas de logística exigidos pela nova organização industrial.

Além disso, uma parcela significativa dos grãos e óleos vegetais é movimentada nos portos públicos, em terminais especializados, privativos ou não. Durante o período de comercialização de safras, por exemplo, observam-se grandes congestionamentos, os quais terminam por gerar maiores pressões sobre as atividades normais do porto, agravando ainda mais as deficiências operacionais já existentes.

Os cinco maiores portos em movimentação de carga geral operam quase 70% das cargas. Entretanto, deve-se ressaltar que existem grandes diferenças entre eles quanto a natureza de suas cargas. O porto de Praia Mole, por exemplo, é especializado na operação com bobinas de aço (carga geral), que também tem grande participação no porto do Rio de Janeiro. Já os portos de Santos e de Paranaguá tem a maior parte de sua movimentação concentrada na operação de carga geral containerizada.

Tabela 5 - Maiores Portos em Carga Geral - 1994

PORTOS	C. GERAL	%
Santos (SP)	10.760.529	29,3
Praia Mole (ES)	5.904.438	16,1
Rio de Janeiro (RJ)	4.010.501	10,9
Paranaguá (PR)	2.862.642	7,8
Vitória (ES)	1.742.631	4,7
Soma cinco primeiros	25.280.741	68,8
Brasil	36.703.773	100,0

Fonte: Anuário GEIPOT/MT - 1995

O segmento de contêineres é o que apresenta as maiores alterações tecnológicas no manuseio e transporte de cargas, inclusive no que se refere ao porte e especialização dos navios. Os equipamentos existentes não mais se ajustam ao novo tipo de carga (contêiner), nem mesmo possuem a eficiência e agilidade que os novos navios exigem (os navios especializados em contêineres representam um investimento elevado, e precisam ficar o menor tempo possível no porto para obter rentabilidade). Os grandes terminais especializados em contêineres são presença comum no cenário internacional. No Brasil, os terminais de contêineres necessitam de investimentos urgentes para a modernização dos seus equipamentos e de suas áreas de estocagem.

Principais Problemas dos Portos Brasileiros	
Granéis	Carga Geral
Portos Privativos	Portos Públicos
↓	↓
Grandes Empresas	União e Estados
↓	↓
Boa Capacidade de Investimentos	Baixa Capacidade de Investimentos
↓	↓
Pouca Alteração Tecnológica no Transporte	Grande Alteração Tecnológica no Transporte
↓	↓
Manutenção da Competitividade	Perda da Competitividade

Os cinco maiores portos responderam por mais de 75% da movimentação de contêineres em 1994, sendo que apenas o porto de Santos operou quase 50% da movimentação brasileira.

Tabela 6 - Maiores Portos em Contêineres - 1994

Porto	Unidades	%
Santos (SP)	475.642	45,6
Rio Grande (RS)	91.502	8,8
Rio de Janeiro (RJ)	87.273	8,4
Paranaguá (PR)	80.532	7,7
Itajaí (SC)	54.736	5,2
Soma cinco primeiros	789.685	75,7
Brasil	1.043.872	100,00

Fonte: Anuário GEIPOT/MT - 1995

Assim, pode se afirmar que ao remover os obstáculos apenas no porto de Santos, metade da carga containerizada do país estaria desonerada dessa parcela do “Custo Brasil”. Investimentos dirigidos para os portos de Santos, Rio Grande, Rio de Janeiro, Paranaguá e Itajaí, os cinco maiores, beneficiaria 76% da carga “problemática” do país.

A resolução destes problemas exige que as Companhias Docas concluam rapidamente todos os procedimentos administrativos previstos na Lei de Modernização dos Portos (implantação dos CAPs - Conselhos de Autoridade Portuária, OGMOs - Órgãos Gestores da Mão-de-Obra Avulsa, dos Zoneamentos Portuários, e lançamento de editais para arrendamento e concessão de áreas). Dessa forma, o Governo passaria a exercer o papel de “Autoridade Portuária”, permitindo que os financiamentos aos novos investimentos fossem direcionados exclusivamente para as empresas privadas, que passariam a ser as únicas responsáveis pelas atividades de operação portuária.

Equipe Responsável : Geset3/AI

Luciano Otávio Marques de Velasco - **Gerente**
Eriksom Teixeira Lima - **Economista**
Fabiana Moreira Barreto - **Estagiária Economia**
Rosane M. A. Trindade de Souza - **Secretária**
Fone: (021) 277.7321 **FAX:** (021) 220.6433
e-mail: navegar@bndes.gov.br