

CADERNOS DE INFRA-ESTRUTURA

**Arrendamentos
Portuários**

16

**RIO DE JANEIRO
MARÇO / 2001**

OBJETIVOS	1
1. O PROCESSO DE REFORMA INSTITUCIONAL	2
2. ARRENDAMENTO DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA	6
Arrendamento Realizados	6
Principais Resultados da Implementação da Lei 8.630/93	9
Movimentação Portuária	10
Perspectivas	11
3. INVESTIMENTOS REALIZADOS E ENVOLVIMENTO DO BNDES	13
Participação Prevista do BNDES no Apoio à Expansão e à Modernização de Terminais Portuários	14
4. QUESTÕES SETORIAIS	15
Visão da Vantagem Competitiva de um Porto/Terminal (visão integral do porto)	15
Balanço entre Competição e Complementaridade (escala de produção) e Papel da Autoridade Portuária	17
5. CONCLUSÕES	20
Quanto aos Aspectos Operacionais	20
Quanto às Tendências de Desenvolvimento	20
ANEXOS	22
1. Organização Institucional dos Portos, até 1990	23
2. Organização Institucional Atual dos Portos	24
3. Movimentação Portuária (1985 - 1992), por natureza de carga	25
4. Movimentação Portuária (1993 - 2000), por natureza de carga	25
5. Rede Multimodal de Transportes - 1999	26
6. Arrendamentos a serem realizados, detalhados por Porto	27

OBJETIVOS

Detalhar o processo de reforma institucional dos portos públicos brasileiros desde a implantação da Lei 8630, de 25 de fevereiro de 1993 (Lei de Modernização dos Portos).

Esboçar a nova estrutura portuária, indicando os principais arrendamentos já ocorridos e os arrendamentos em perspectiva nas áreas dos portos organizados.

Apresentar os resultados recentes da implantação da Lei.

Apresentar a dimensão da atuação do BNDES no setor.

Através do estudo do caso dos Terminais de Contêineres no Porto de Santos, introduzir o debate sobre competição e complementaridade nos portos e atuação da Autoridade Portuária.

Por fim, apresentar as necessidades e tendências setoriais de desenvolvimento.

1. O PROCESSO DE REFORMA INSTITUCIONAL

Atualmente o sistema portuário brasileiro é constituído por 36 portos públicos organizados, distribuídos nos 7,4 mil Km da costa brasileira, sob a administração de Companhias Docas, concessionárias estaduais ou privadas e diversos terminais de uso privativo e instalações portuárias, operando cargas próprias e de terceiros.

Até 1990, o sistema portuário e os portos eram administrados ou diretamente pela Portobrás – empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes ou por Companhias Docas subsidiárias da mesma, ou por concessionários privados ou estaduais (vide Anexo 1, Organização Institucional dos Portos em 1990). A Portobrás foi criada em 1975 com a finalidade precípua de construir, explorar e administrar os portos brasileiros e, também, as vias navegáveis de interior.

A partir da Lei 8.029/90, de abril/1990, o Poder Executivo foi autorizado a dissolver entidades da Administração Pública Federal, sendo extinta, então, a Portobrás, iniciando-se, assim, o processo de reforma institucional do setor.

Dentre os diversos entraves que impediam o desenvolvimento do segmento no país, despontavam os custos de movimentação, pressionados por diversas questões relativas ao fornecimento do serviço, tais como: a obsolescência dos equipamentos, a baixa produtividade, o déficit de investimentos nas infra e super-estruturas, o elevado tempo de espera para atracação e permanência das embarcações no porto, monopólios de exploração e de escalação da mão-de-obra e os elevados custos logísticos, que, em conjunto, afetavam a competitividade brasileira no comércio exterior, e suas externalidades¹.

Em fevereiro/1993, foi promulgada a Lei 8.630/93, chamada "Lei de Modernização dos Portos". Os objetivos gerais da Lei foram:

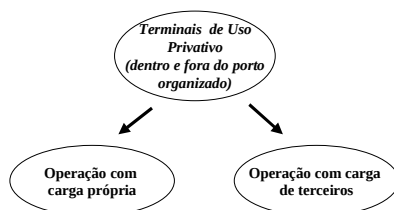
¹ A via marítima é o principal meio de transporte nas relações internacionais brasileiras. Em US\$ FOB, representou, em 1999, 70% das trocas internacionais (aéreo, 18%; rodoviário, 8%; meios próprios, 3%; e fluvial, 1%). Em toneladas, sua importância supera 94% do comércio exterior brasileiro (rodoviário, 3%; fluvial, 2% e meios próprios, 1%).

- (i) promover a descentralização do setor, inclusive através da estadualização e municipalização de portos (Lei 9.277, de maio/1996)²;
- (ii) permitir que a exploração da operação de movimentação portuária fosse realizada e explorada pelo setor privado³;
- (iv) promover a geração de investimentos em super-estrutura, a modernização da operação, com a aquisição de novos equipamentos, mais produtivos, pelo setor privado⁴, e a redução do tempo de espera e de permanência dos navios no porto;
- (v) permitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privativo, antes limitado às cargas próprias;
- (vi) promover a concorrência no segmento, de forma a, em tese, levar à redução de tarifas de movimentação^{5,6}; e
- (vii) promover a adequação do quantitativo de mão-de-obra na operação portuária, segundo os novos padrões tecnológicos e de produção; para tal foi criado o fundo de indenização da mão-de-obra⁷.

Buscava-se, enfim, excluir os obstáculos do setor portuário para facilitar o desenvolvimento do comércio exterior, com a expansão do atendimento da demanda, fundamentado na redução de custos de movimentação, repasse aos embarcadores e maior competitividade sistêmica.

Para atender a esses objetivos, foram introduzidas uma série de mudanças e atores no processo de reestruturação, gestão e operação do sistema portuário brasileiro, destacando-se:

- criação da figura do Operador Portuário (OP), pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária⁸ na área do denominado porto organizado⁹;
- definição do papel da Autoridade Portuária (AP), responsável pela gestão do patrimônio, da fiscalização de sua manutenção e da conservação da eficiência no porto. Compete à AP: fazer cumprir as leis e cláusulas dos contratos de arrendamento; assegurar ao comércio e à navegação o gozo das vantagens decorrentes de me-



² Foram delegados a Estados e Municípios, através de Convênios, os seguintes portos: Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande, Porto Velho, Manaus e Cabedelo (Estado) e Itajaí (Município).

³ A Lei propõe um modelo de sistema portuário no qual a titularidade do porto continua com a União, a Autoridade Portuária é pública e a operação é privada. Este modelo é o mais utilizado nos principais portos do mundo.

⁴ À União fica a responsabilidade das inversões em obras de infra-estrutura, deixando sob a responsabilidade dos operadores portuários os investimentos relativos à superestrutura, aparelhamento portuário, recuperação e conservação das instalações.

⁵ A promoção da competição na prestação dos serviços portuários foi um dos principais objetivos na implantação da reforma institucional portuária, podendo ocorrer nas seguintes situações:
⇒ competição entre portos públicos que se situam em uma mesma área de influência;

⇒ competição entre portos públicos e terminais privativos, fora do porto organizado; e

⇒ competição intra portos, entre terminais existentes no mesmo porto.

⁶ A competição também existe nas condições de participação na disputa por áreas portuárias, já que as áreas são arrendadas sob licitação (artigo 5º da Lei 8630/93). Essa medida, ainda que promova a concorrência na utilização das áreas, inibe, em alguns casos, a função promotora da melhor gestão patrimonial por parte da Autoridade Portuária.

Arrendamentos Portuários

horamentos do porto; pré-qualificar os Operadores Portuários; fixar as tarifas; prestar apoio técnico ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e ao Órgão Gestor da Mão-de-obra (OGMO); fiscalizar a execução ou executar as obras e melhorias das instalações, bem como as operações portuárias (regularidade, eficiência, segurança e meio ambiente); lavrar autos de infração; desincumbir-se dos trabalhos operacionais e exercer outras atribuições que lhe forem conferidas pelo CAP; estabelecer o horário de funcionamento do porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público¹⁰;

- criação do Conselho de Autoridade Portuária – CAP, constituído por quatro blocos¹¹. Compete ao CAP: baixar o regulamento de exploração; homologar o horário de funcionamento do porto; opinar sobre a proposta de orçamento anual do porto; promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias; fomentar a ação industrial e comercial do porto; zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência; desenvolver mecanismo para atracação de cargas; homologar os valores de tarifas portuárias; aprovar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ); promover estudos objetivando compatibilizar o PDZ com os programas federais, estaduais e municipais de transporte, em suas diversas modalidades (complementaridade de ações); assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente; estimular a competitividade; indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o Conselho de Administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal; baixar seu regimento interno; pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto; estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on/roll-off; e
- criação do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), constituído pelo OP em cada porto organizado, com as funções de administrar o fornecimento da mão-de-obra do Trabalhador Portuário (TP) e TP avulso; manter, com exclusividade, o cadastro e o registro do TP; promover o treinamento e habilitação profissional do TP; selecionar e registrar o TP avulso; estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do TP avulso; expedir os documentos de identificação do TP;

⁷ Foi criado em caráter transitório (4 anos) o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP), cuja finalidade era de atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do Trabalhador Portuário avulso. Vigorou de 1994 até 31/12/1997, quando foi extinto. Sua incidência aplicou-se sobre todas as operações de embarque e desembarque de mercadorias na navegação de longo curso, à razão US\$ 0,53/t (granel sólido); US\$ 0,75/t (granel líquido) e US\$ 0,45/t (carga geral).

⁸ Movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado.

⁹ Porto organizado: construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma Autoridade Portuária.

¹⁰ Cabe à AP, ainda:

– sob coordenação da Autoridade Marítima: estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto; delimitar as áreas de fundeadoiro, de fundeio para cargas e descargas, de inspeção sanitária e de polícia marítima; estabelecer e divulgar o calado máximo de operação de navios; estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

– sob coordenação da Autoridade Aduaneira: delimitar a área de alíandegamento do porto; organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Arrendamentos Portuários

e arrecadar e repassar aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos OP's relativos à remuneração do TP avulso.

Em abril/1995 (Decreto nº 1.467), foi criado o Grupo Executivo para a Modernização dos Portos – GEMPO, para acelerar a implantação da Lei 8.630. Formado por um representante dos seguintes Ministérios: dos Transportes; da Marinha; do Trabalho; da Indústria, Comércio e Turismo; e da Fazenda, a ele competia elaborar, implementar e monitorar o Programa Integrado de Modernização Portuária; acelerar a implementação de medidas no sentido de descentralizar a execução dos serviços portuários prestados pela União, na modalidade de concessão e arrendamento, inclusive à iniciativa privada; adotar providências que estabeleçam o novo ordenamento das relações entre os trabalhadores e os usuários dos serviços portuários, obedecido o disposto na Lei nº 8.630, de 1993; adotar medidas visando o efetivo funcionamento dos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra e dos Conselhos de Autoridade Portuária, entre elas a racionalização das estruturas e procedimentos das Administrações Portuárias; e propor os atos normativos que se fizerem necessários à implantação do programa.

¹¹ Bloco do Poder Público (Governo Federal, Governo Estadual e Governo Municipal); Bloco de Operadores Portuários (representante da Administração Portuária, armadores, titular de instalações portuárias privadas localizadas dentro da área do porto); Bloco da Classe dos Trabalhadores Portuários (dois representantes dos TP avulsos e dois representantes dos demais trabalhadores portuários) e Bloco dos Usuários dos Serviços Portuários e Afins (dois representantes dos exportadores e importadores; dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias; e um representante dos terminais retroportuários).

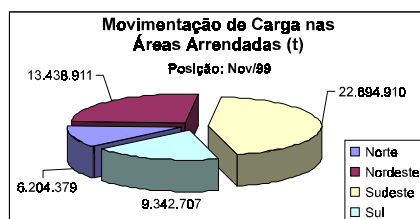
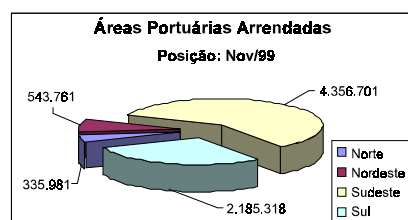
2. ARRENDAMENTO DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Arrendamento Realizados

No quadro a seguir, apresenta-se o resultado do Programa de Arrendamentos de Áreas e Instalações Portuárias realizados nos portos públicos. Os lotes englobam áreas de cais, armazéns, pátios, silos, instalações, além de outras áreas, segundo metodologia da Secretaria de Transportes Aquaviários.

Alguns terminais arrendados até o momento (1999) são:

- Santarém (PA): Terminal de Granéis Sólidos.
- Belém (PA): Estação das Docas.
- Itaquí (MA): Instalações para Granéis (Minérios e Grãos Agrícolas).
- Salvador (BA): TECON de Salvador.
- Vitória (ES): Terminal de Granéis Sólidos – Capuaba, Terminal de Granéis Sólidos e Contêineres – Cais do Paul.
- Rio de Janeiro (RJ): Terminal de Açúcar, Terminal de Papel, Terminal de Produtos Siderúrgicos (Gamboa e São Cristovão), Termimais de Contêineres 1 e 2, Terminal de Cimento e Terminal de Passageiros.
- Sepetiba (RJ): Terminal de Minério, Terminal de Carvão, Terminal de Alumina e Terminal de Contêineres.
- Angra dos Reis (RJ): Terminal de Produtos Siderúrgicos.
- Santos (SP): Terminal de Contêineres (Armazéns nºs 34, 35 e 37), Terminal de Granéis Vegetais (Conceiçãozinha), Terminal de Cereais (Ponta da Praia), Três Terminais Açucareiros, Terminal de Contêineres (Margem esquerda) e Estação de Passageiros.

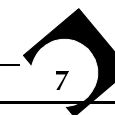


Arrendamentos Realizados

(Posição de 30.11.1999)

Região/Porto	Nº de lotes	Área (m ²)	Movimentação Anual (t/TEUs/veículos/passageiros)
Região Norte	14	335.891	6.204.379 t 9.000 TEUs
Macapá – AP	01	64.624	960.000 t
Santarém – PA	02	94.891	512.000 t
Vila do Conde – PA	04	99.530	4.549.379 t
Belém – PA	05	36.997	168.000 t 9.000 TEUs
Miramar – PA	02	39.849	15.000 t
Região Nordeste	56	543.761	13.438.911 t
Itaqui – MA	10	107.400	9.070.000 t
Fortaleza – CE	05	25.274	820.000 t
Natal – RN	02	5.510	84.000 t
Cabedelo – PB	06	15.263	347.200 t
Recife – PE	17	95.115	978.470 t
Suape – PE	04	97.042	190.000 t
Maceió – AL	03	135.117	1.460.000 t
Salvador – BA	04	11.197	90.284 t
Aratu – BA	03	46.434	398.957 t
Ilhéus – BA	02	5.409	–

(Continua)

Arrendamentos
Portuários

Arrendamentos Portuários

Região/Porto	Nº de lotes	Área (m²)	Movimentação Anual (t/TEUs/veículos/ passageiros)
Região Sudeste	53	4.356.701	22.694.910 t 2.110.600 TEUs 165.000 veículos 5.000 passageiros
Vitória – ES	10	245.078	1.135.000 t 70.000 TEUs 60.000 veículos
Rio de Janeiro – RJ	09	672.308	1.361.000 t 352.800 TEUs 105.000 veículos
Sepetiba – RJ	03	1.800.000	9.400.000 t 600.000 TEUs
Angra dos Reis – RJ	01	113.000	(Não estabelecido)
Santos – SP	30	1.526.315	10.798.910 t 1.087.800 TEUs 5.000 passageiros
Região Sul	22	2.185.318	9.342.707 t 346.200 TEUs 129.000 veículos
Paranaguá e Antonina – PR	15	707.276	6.602.707 t 155.000 TEUs 129.000 veículos
São Francisco do Sul – SC	01	48.000	300.000 t 48.000 TEUs
Porto Alegre – RS	01	35.000	3.200 TEUs
Rio Grande – RS	05	1.395.042	2.440.000 t 140.000 TEUs
TOTAL GERAL	145	7.421.671	51.680.907 t 2.465.800 TEUs 294.000 veículos 5.000 passageiros

Fonte: MT, Secretaria de Transportes Aquaviários.



Principais Resultados da Implementação da Lei 8.630/93

Arrendamentos Portuários

- Até Novembro de 1999 foram realizados 145 contratos de arrendamentos, com uma área total de 7,4 milhões m².
- Foram implantados, nos portos públicos, 28 Conselhos de Autoridade Portuária (CAP's).
- Constituído e em funcionamento o Operador Portuário; elaboradas as normas de qualificação do operador portuário em cada porto (630 Operadores Portuários privados pré-qualificados); criados os sindicatos regionais e a Federação dos Operadores Portuários.
- Constituídos 25 OGMO's, em substituição aos sindicatos, com a finalidade de administrar o fornecimento da mão-de-obra avulsa dos OP's nos portos organizados.
- Redefinidas as áreas dos portos organizados.
- Confeccionados os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), com definição das áreas a serem objeto de licitação para arrendamento ao setor privado.
- Quanto a questão da mão-de-obra, registra-se:
 - foram arrecadados, no total, cerca de R\$ 193 milhões, correspondentes a US\$ 176 milhões do AITP (até 1997);
 - foi solicitado o cancelamento do registro de mais de 14.247 trabalhadores portuários avulsos (até julho/1998);
 - foram pagos aproximadamente R\$ 246,6 milhões de indenizações para 12.947 trabalhadores portuários avulsos (até julho/1998).
- Outorgados 60 contratos de adesão, que permitem aos terminais de uso privativo movimentarem cargas próprias e de terceiros.
- Operação privada em portos públicos:

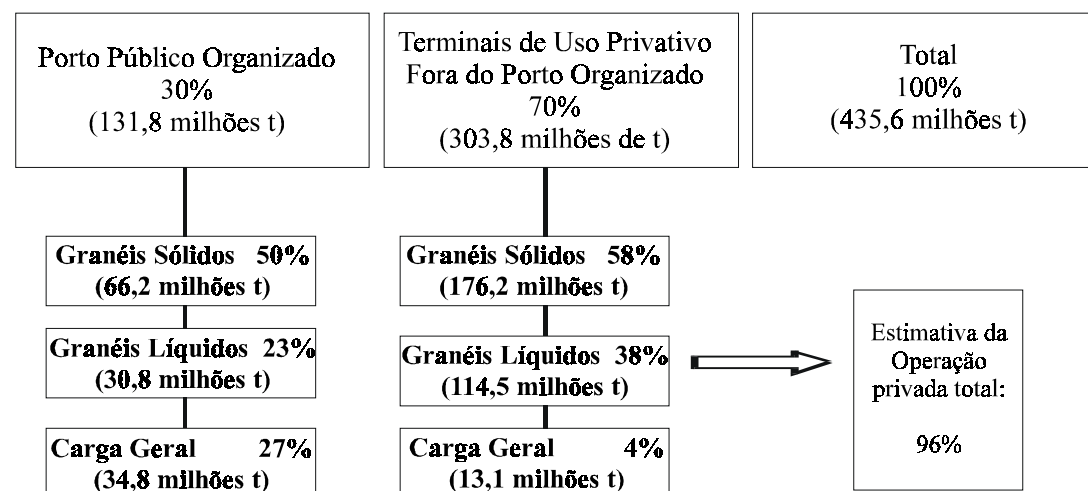
Em 1998, os portos públicos organizados operaram 29% da movimentação do país

e os terminais privativos, 71%. A participação da operação privada estimada nos portos organizados do país atingiu cerca de 96% da operação total.¹² Registra-se que a carga geral é operada, fundamentalmente, nos portos públicos, ainda que haja perspectivas de crescimento da participação dos terminais de uso privativo.

Arrendamentos Portuários

Movimentação Portuária – 1999

Porto Público Organizado x Terminais de Uso Privativo



Fonte: Anuário Estatístico Portuário – 1999, MT/STA – Departamento de Portos

¹² Considerando a mesma participação de 1997 do setor privado na operação de portos públicos (86%).

Perspectivas

Abaixo os arrendamentos a serem licitados no médio prazo:

Arrendamentos a realizar detalhado por Região/Porto

Região/Porto	Nº de lotes	Área (m²)	Movimentação Anual (t/TEUs/veículos/passageiros)
Região Norte	06	456.790	3.800.000 t 30.000 TEUs
Macapá – AP	01	20.000	30.000 TEUs
Santarém – PA	03	191.790	2.300.000 t
Belém – PA	01	35.000	–
Miramar – PA	01	210.000	1.500.000 t
Região Nordeste	40	1.416.952	20.243.210 t 537.200 TEUS 33.000 veículos
Itaqui – MA	06	70.620	12.100.000 t
Fortaleza – CE	04	216.060	250.000 t 80.000 TEUs
Natal – RN	06	31.125	1.511.210 t
Cabedelo – PB	02	13.170	30.000 t 7.200 TEUs
Suapec – PE	05	636.000	3.300.000 t 400.000 TEUs 33.000 veículos
Maceió – AL	11	212.893	670.000 t
Salvador – BA	02	87.338	300.000 t 50.000 TEUs
Aratu – BA	02	137.805	2.000.000 t
Ilhéus – BA	02	11.941	82.000 t

(Continua)

Arrendamentos Portuários

Arrendamentos
Portuários

Região/Porto	Nº de lotes	Área (m ²)	Movimentação Anual (t/TEUs/veículos/ passageiros)
Região Sudeste	09	1.690.206	1.620.000 t 80.000 TEUs
Vitória – ES	06	252.690	820.000 t
Barra do Riacho – ES	03	700.000	800.000 t 80.000 TEUs
Santos	05	737.516	-
Região Sul	11	485.337	12.832.000 t 150.000 TEUs 100.000 veículos
Paranaguá e Antonina – PR	08	341.737	6.122.000 t 100.000 veículos
São Francisco do Sul – SC	02	78.600	6.710.000 t
Itajaí – SC	01	65.000	150.000 TEUs
TOTAL GERAL	66	4.049.285	38.495.210 t 797.200 TEUS 133.000 veículos

Fonte: STA/MT (Nov/99) e GEIPOT/MT (Jul/00).

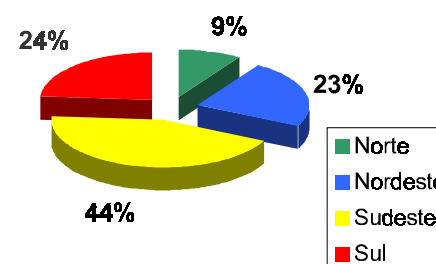
No Anexo 6 apresentamos o detalhamento em cada porto dos terminais a serem arrendados.

3. INVESTIMENTOS REALIZADOS E ENVOLVIMENTO DO BNDES

Arrendamentos Portuários

Foram realizados investimentos da ordem de R\$ 920 milhões nos terminais portuários dos portos brasileiros, até novembro/1999, dentro do Programa de Arrendamentos de Áreas e Instalações Portuárias, no âmbito da nova regulamentação, distribuídos conforme a seguir.

Região	Investimento Realizado (R\$ Milhões)	%
Norte	85,5	9%
Nordeste	211,1	23%
Sudeste	402,9	44%
Sul	220,8	24%
TOTAL	920,4	100%



A expectativa de investimento no longo prazo é de R\$ 3.238 milhões até o final do período total de arrendamentos. Destes, até o momento, R\$ 703 milhões representam a carteira de projetos enquadrados no BNDES, com perspectiva de participação de R\$ 320 milhões (46%). O efeito multiplicador é, pois, de 1: 1,2.

Participação Prevista do BNDES no Apoio à Expansão e à Modernização de Terminais Portuários

Posição Março/2001

Arrendamentos
Portuários

Projeto	Objetivo	Tipo de Terminal	Meta	Porto	Nível (Assinatura do Contrato)
Município de Itajaí Estrada Porto	Infra-estrutura para o desenvolvimento do Porto (acesso rodoviário).	Acesso/ Logística	Elevação de 8%, em média, da movimentação portuária em 5 anos.	Itajaí	1 (21/11/1997)
Cia. Auxiliar/Teaçu III	Construção do terminal para exportação de açúcar.	Carga geral	Movimentação projetada de 857 mil t/ano.	Santos	1 (03/05/1999)
TGPA/Paranaguá	Implantação do terminal privativo de grãos sólidos de uso múltiplo.	Fertilizantes	Redução de 15% do custo da operação portuária no 1º ano, devendo chegar a 30% a partir do 4º ano.	Paranaguá	1 (19/06/2000)
Equatorial Terminal Portuário	Implantação de 2 terminais portuários: Belém e Manaus.	Carga geral	Capacidade nominal de movimentar até 750 mil t/ano em Manaus e 560 mil t/ano em Belém.	Belém e Manaus	1 (11/08/2000)
Sepetiba/Tecon (Implantação)	Implantação de terminal de contêineres, produtos siderúrgicos e veículos.	Misto	235 mil TEU's em 2010 e 720 mil t de produtos siderúrgicos.	Sepetiba	1 (14/12/2000)
TCP/Expansão (TEVECON)	Ampliação e modernização do terminal de contêineres e veículos.	Contêineres	Movimentar 444 TEU's e 24.000 veículos no 1º ano.	Paranaguá	2
Santos Brasil Expansão	Aumento da capacidade de movimentação e de armazenamento de contêineres na margem esquerda do Porto de Santos.	Contêineres	Movimentar 363 mil TEU's no 6º ano.	Santos	3
Rodrimar/Terminal	Implantação de terminal de grãos sólidos, no Porto de Paranaguá.	Fertilizantes	Movimentação de até 3,3 milhões de t no 1º ano e 3,7 milhões de t no 5º ano.	Paranaguá	4
Cia. Auxiliar/Teaçu III	Instalação de um silo horizontal de açúcar à granel destinado à exportação no Porto de Santos.	Carga geral	Movimentação de 500 mil t/ano e capacidade estática de 60 mil t.	Santos	4

* inclui equipamentos importados.

** inclui financiamento a equipamentos e recursos liberados através de agentes financeiros.

Nível	Observação
1	Contratada
2	Aprovada
3	Em análise
4	Enquadrada

4. QUESTÕES SETORIAIS

Arrendamentos Portuários

Visão da Vantagem Competitiva de um Porto/Terminal (visão integral do porto)

A competitividade de um porto e sua capacidade de desenvolvimento no longo prazo não se esgotam nos investimentos e na eficiência da operação dos terminais portuários. Vários outros aspectos, numa visão integrada de transportes, promovem ou impedem seu desenvolvimento. Além das sempre lembradas capacidade operacional (definida pelas características físicas de calado, número de berços, área de armazenagem e área de expansão; e pelas características dos equipamentos e sistemas operacionais) e proximidade da região produtiva, destacamos, a seguir, outros elementos que diferenciam um porto e podem dotá-lo de maiores condições de agregação de cargas no futuro, tendo em vista um ambiente competitivo.

- (i) Adequabilidade dos acessos rodoviários e ferroviários, inclusive se capazes de atender a demanda futura (Ver Anexo 5).
- (ii) Inter-relação com a cidade construída por alianças com governo e comunidade local. Tal iniciativa busca:
 - definição do uso do solo do entorno do porto para atividades que promovam seu desenvolvimento e, conjuntamente, o da cidade. Nos portos afastados dos grandes centros urbanos, os chamados portos rurais, as áreas lindeiras devem destinar-se à atividades industriais que agreguem valor à carga (complementação ou acabamento de produtos, em indústrias de transformação), promovendo a geração de emprego e renda no local em favor das comunidades¹³. Em portos urbanos, o planejamento comum do uso do solo visa a revitalização de áreas portuárias que interfiram fortemente com a cidade, com redefinição do

¹³ Neste caso também se incluem os centros logísticos, que viabilizam a redução dos custos totais de transporte, como possível tipo de uso para as referidas áreas.

Arrendamentos Portuários

zoneamento portuário e obtenção de receitas alternativas para sua administração (como forma de financiamento à infra-estrutura de manutenção);

- preservação e controle do meio ambiente, de forma a não tornar o porto elemento contrário aos interesses municipais; esta ação pode ser usada, inclusive, como instrumento de *marketing* do porto;
- negociação de eventuais receitas de ‘mais-valia’ para o município, de forma a mitigar ou equilibrar eventuais prejuízos à qualidade de vida local.

O que importa, enfim, é ter a cidade como aliada do porto, que passa a vê-lo como elemento alavancador da qualidade de vida local.

- (iii) Eficiência da Autoridade Portuária nas funções de Administrador Portuário. A Autoridade Portuária tem a função de promover o desenvolvimento do porto, segundo a melhor gestão patrimonial. Para tal são importantes os seus planos de desenvolvimento de longo prazo, segundo a vocação portuária, além de sua atuação fiscalizadora, buscando condições regulatórias que promovam o repasse de ganhos de produtividade aos embarcadores.
- (iv) Equilíbrio entre os papéis de administrador, operador e do alavancador do porto (CAP ou outra instituição).
- (v) Maior ou menor dificuldade nos acordos entre empresários e trabalhadores do subsetor: utilização de mão-de-obra própria e/ou existência de acordos de utilização (especialmente quando o porto é novo e não há histórico anterior¹⁴ *vis-à-vis* a utilização de mão-de-obra do OGMO – portos existentes antes da Lei 8.630).
- (vi) Qualidade e características dos acionista dos terminais portuários: estratégia na gestão de longo prazo, interesse em outros segmentos da infra-estrutura para uma atuação integrada, experiência operacional, etc.
- (vii) Existência de operadores logísticos que possam oferecer alternativas mais econômicas aos embarcadores.

¹⁴ Como, por exemplo, o porto de Sepe-tiba.

O entendimento do conjunto de todos esses aspectos é que permite reconhecer a real capacidade de desenvolvimento de cada porto no futuro e sua condição de competitividade setorial.

Balanço entre Competição e Complementaridade (escala de produção) e Papel da Autoridade Portuária

Para exemplificação da questão, comentaremos o caso dos terminais de contêineres no Porto de Santos.

Cinco são as áreas destinadas à movimentação de contêineres na região do Porto de Santos. O terminal Santos-Brasil, o terminal T-37 do Grupo Libra, o Terminal Portuário Alfandegado (TPA) do Grupo Rodrimar, o Tecondi no Cais de Saboó (futuramente no Cais do Valongo) e o terminal privativo da Cosipa, o terminal Rio-Cubatão, fora do porto organizado.

A movimentação de contêineres em Santos,¹⁵ nos últimos anos, é a seguinte:

Movimentação de contêineres	1996	1997	1998	1999	2000
Porto de Santos (mil unidades)	547,4	580,6	564,9	547,0	554,3
% em relação a 1996	–	6,1%	3,2%	-0,1%	1,3
% a.a. em relação a 1996	–	6,1%	1,6%	–	0,3

Fonte: MT e CODESP.



O Porto de Santos detém cerca de 40% da movimentação brasileira de contêineres. Os investimentos privados especialmente na super-estrutura portuária, têm elevado a produtividade dos 11 movimentos/hora para cerca de 2 a 3 vezes mais, conforme o terminal, e reduzido o tempo de espera para atracação das embarcações, a maioria sendo atendida sem espera.

¹⁵ Não está considerada a movimentação do Terminal da COSIPA.

Arrendamentos Portuários

Porém custos logísticos totais têm feito com que o Porto perca carga contêinerizada e cresça a taxas inferiores que a de outros portos¹⁶, a despeito dos investimentos realizados em instalações, equipamentos¹⁷ e sistemas. Ocorre que os preços de movimentação de contêineres, ainda que decrescentes no caso de Santos, são resultados de contratos entre terminais e armadores. Ao dono da carga por sua vez, incidem o pagamento ao armador (THC) e ao terminal (armazenagem), bem como os demais custos logísticos que acabam por onerar adicionalmente o embarcador/importador, quais sejam: transporte terrestre, unitização da carga, despachantes, SDAS, Siscomex, corretagem, expedientes, etc. Nem sempre o embarcador/importador 'enxerga' a redução de custos promovida pelo terminal, ficando as produtividades operacionais dos terminais absorvidas na estrutura do preço logístico total.

Este é o desafio atual do setor: promover o repasse dos resultados oriundos do aumento de produtividade no porto, fruto da introdução de novas tecnologias operacionais, para os embarcadores, com o conseqüente, aumento da produção.

Este efeito desejado, ainda não integralmente viabilizado, é a contrapartida da alteração da função de produção, em busca da competitividade setorial, e a questão do emprego. Não basta a redução de custos entre terminais e operadores, mas o repasse dos ganhos de produtividade aos usuários, através da redução dos custos totais de transporte, permitindo a expansão setorial.

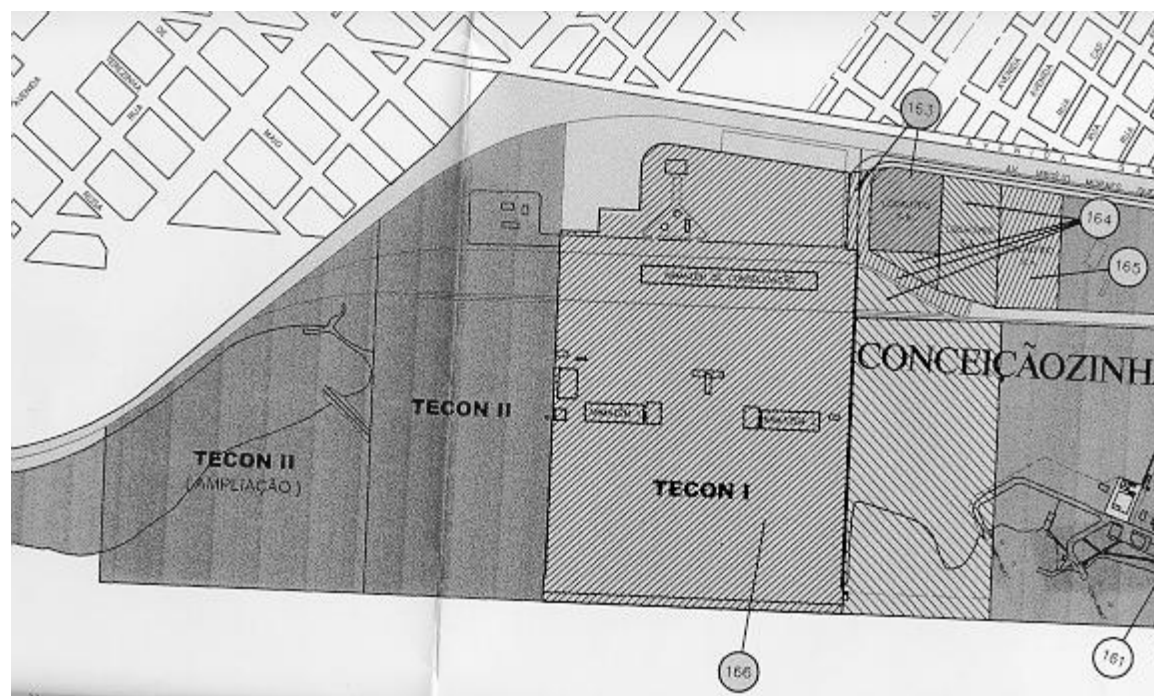
Outra questão é a escala de produção. Na margem esquerda do Porto, o terminal de contêineres Santos-Brasil (Tecon 1) possui dois berços e uma área de 366 mil m², tendo movimentado cerca de 210 mil unidades em 1999. É prevista sua expansão, com a construção de um novo berço em aterro (na figura a seguir, a área verde hachurada, em Conceiçãozinha). Todavia, existe cais pronto adjacente ao outro lado do terminal (investimento realizado no passado pela CODESP) que hoje já poderia ser utilizado, caso a lógica da negociação, na ótica do transporte, prevalecesse no porto. A área existente, porém, poderá ser arrendada a outro operador (Tecon 2), via processo licitatório, ainda que apresente menor competitividade devido a fatores de escala (a

¹⁶ Por exemplo Paranaguá, Rio Grande e Rio de Janeiro.

¹⁷ Aquisição de portêineres, transtêineres, guindastes móveis e reach-stackers.

extensão do cais, 310 m, permite apenas um berço) e a necessidade de investimentos adicionais (expansão do cais e do pátio em aterro, construção de novas edificações típicas de um novo terminal¹⁸, gates, etc). Além do atraso na disponibilidade no Porto de um terminal com três berços, com área de armazenagem e calado competitivos, esta solução poderá trazer impactos no custo da movimentação de ambos terminais, pelas dificuldades na obtenção de ganhos de escala e pela sobreposição de investimentos. Neste caso, a Autoridade Portuária deveria possuir flexibilidade para negociação da melhor solução na utilização das áreas portuárias, em benefício dos agentes operadores, dos usuários e do próprio Porto.

Arrendamentos Portuários



¹⁸ As edificações normalmente requeridas para um eficiente terminal de contêineres são: administração, manutenção e reparos, armazém de consolidação/desconsolidação, inspeção de clientes, pré-recepção e cantina.

5. CONCLUSÕES

Quanto aos Aspectos Operacionais

- O processo de arrendamento promoveu a geração de investimento em super-estrutura. Foram investidos, até novembro/1999, R\$ 920 milhões em 145 contratos assinados.
- A movimentação portuária é majoritariamente privada (cerca de 96%) e há perspectivas de crescimento da participação dos terminais privativos nas operações de carga geral.
- Houve grande aumento de produtividade, de 2 a 3 vezes mais que a operação CODESP¹⁹, pela nova forma de produção e introdução de novas tecnologias (especialmente nos terminais de contêineres) e redução do tempo de espera para atracação e permanência dos navios no porto.
- Como questões pendentes, falta resolver:
 - o repasse dos ganhos de produtividade aos embarcadores/importadores considerando o custo logístico total, que, em alguns casos, não ‘enxergam’ a redução de custos promovidas pelo terminal;
 - o financiamento da infra-estrutura portuária.
- Há perspectivas favoráveis para o desenvolvimento da cabotagem, caso se consolide a redução de custos logísticos totais para os embarcadores.



Quanto às Tendências de Desenvolvimento

- Análise da questão portuária de forma integral, com todos os seus aspectos que potencializem sua competitividade (características físicas e operacionais, qualidade dos acessos, presença e equilíbrio institucional, planos de desenvolvimento, finan-

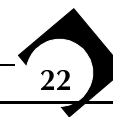
¹⁹ Média de 11 movimentos/hora.

Arrendamentos Portuários

ciamento à infra-estrutura, custos logísticos, interação com a Administração local, etc.), em busca do aumento da produção no médio/longo prazo. Neste sentido, também é importante tirar proveito das vantagens competitivas de cada porto, numa visão setorial mais sistêmica (de investimentos complementares).

- Maior inserção dos Governos locais na Administração e no planejamento portuário.
- Atuação plena da Autoridade Portuária na função fiscalizadora, permitindo ainda, para a melhor gestão patrimonial, em alguns casos, flexibilização e autonomia de ação para o melhor aproveitamento das instalações.
- Equilíbrio entre os papéis de Autoridade Portuária, Conselho de Autoridade Portuária e Operador Portuário, para o melhor desenvolvimento das unidades portuárias.

ANEXOS



Anexo 1 – Organização Institucional dos Portos, até 1990

1 – PORTOS ADMINISTRADOS DIRETAMENTE PELA PORTOBRÁS
Porto Velho (RO)*, Manaus (AM): Tabatinga, Itacoatiara, Coari e Caracaraí*, Macapá (AP), Cabedelo (PB), Recife (PE), Cárceres (MT), Corumbá, Ladário (MS), Maceió (AL), Aracaju (SE), Itajaí (SC), Laguma (SC), Estrela (SC), Charqueadas (RS)*, Pirapora (MG)*, Panorama e Presidente Epitácio (SP)**, Porto de Hidrovias Interiores*, Administração do governo estadual por força de convênio**.
2 – COMPANHIAS DOCAS
Companhia Docas do Pará (CDP) → Belém, Santarém, Óbidos e Vila do Conde Companhia Docas do Maranhão (CODOMAR) → Itaqui Cia. Docas do Ceará (CDC) → Fortaleza Cia. Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) → Natal e Areia Branca Cia. Docas do Estado da Bahia (CODEBA) → Salvador, Aratu e Ilhéus Cia. Docas do Espírito Santo (CODESA) → Vitória Cia. Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) → Rio de Janeiro, Forno, Niterói, Sepetiba e Angra dos Reis Cia. Docas do Estado de São Paulo (CODESP) → Santos
3 – CONCESSÕES ESTADUAIS
Suaape → Complexo Portuário-Industrial de SUAPE (PE) Barra dos Coqueiros → Empresa Administradora de Portos de Sergipe – Sergiportos (SE) São Sebastião → Estado de São Paulo (AP) Paranaguá e Antonina → Administração dos Portos Paranaguá e Antonina – APPA (PR) São Francisco do Sul → Administração do Porto de São Francisco do Sul – APSFS (SC) Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas → Estado do Rio Grande do Sul (RS)
4 – CONCESSÕES PRIVADAS
Luís Corrêa (PI) → Indústria Naval do Ceará – INACE Imbituba (SC) → Cia. Docas de Imbituba – CDI
5 – HIDROVIAS SOB RESPONSABILIDADE DA PORTOBRÁS
Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental – AHIMOC (AM) Administração das Hidrovias do Amazônia Oriental – AHIMOR (PA) Administração das Hidrovias do Nordeste – AHINOR (MA) Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia – AHITAR (GO) Administração das Hidrovias do Paraná – AHRANA (SP) Administração das Hidrovias do São Francisco – AHSFRA (MG) Administração das Hidrovias do Paraguai – AHIPAR (MS) Administração das Hidrovias do Sul – AHSUL (RS)

Anexo 2 – Organização Institucional Atual dos Portos

1. PORTOS SOB O REGIME DE SOCIEDADE DE ECONOMIA MISTA
Companhia Docas do Pará (CDP) → Belém, Santarém, Óbidos e Vila do Conde Companhia Docas do Maranhão (CODOMAR) → Itaqui Cia. Docas do Ceará (CDC) → Fortaleza Cia. Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) → Natal e Areia Branca Cia. Docas do Estado da Bahia (CODEBA) → Salvador, Aratu e Ilhéus Cia. Docas do Espírito Santo (CODESA) → Vitória Cia. Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) → Rio de Janeiro, Forno, Niterói, Sepetiba e Angra dos Reis Cia. Docas do Estado de São Paulo (CODESP) → Santos
PORTOS SOB O REGIME DE CONCESSÃO A GOVERNOS ESTADUAIS
PECEM (CE) Suape → Complexo Portuário-Industrial de SUAPE (PE) São Sebastião → APSS (SP) Paranaguá e Antonina → APPA (PR) São Francisco do Sul → APSFS (SC)
PORTOS SOB O REGIME DE CONCESSÃO À ENTIDADE PRIVADA
Luís Corrêa (PI) → Indústria Naval do Ceará – INACE Imbituba (SC) → Cia. Docas de Imbituba – CDI
PORTOS PROVISORIAMENTE SUBORDINADOS ÀS COMPANHIAS DOCAS
Manaus (AM) → CODOMAR Recife (PE) → CODERN Maceió (AL) → CODERN
ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS PROVISORIAMENTE SUBORDINADAS ÀS COMPANHIAS DOCAS
Cia. Docas do Estado de São Paulo (CODESP) → Paraguai (AHIPAR), Paraná (AHIRANA), Sul (AHSUL) Cia. Docas da Bahia (CODEBA) → São Francisco (AHSFRA) Cia. Docas do Pará (CDP) → Hidrovias da Amazônia Oriental (AHIMOR), Tocantins e Araguaia (AHITAR) Cia. Docas do Maranhão (CODOMAR) → Hidrovia do Amazônia Ocidental (AHIMOC), Nordeste (AHINOR)
2. PORTOS ESTADUALIZADOS / MUNICIPALIZADOS
Porto Velho → Estado de Rondônia Cabedelo → Estado da Paraíba Itajaí → Município de Itajaí Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande → Estado do Rio Grande do Sul

Fonte: MPO/IPEA

Anexo 3 – Movimentação Portuária (1985 – 1992), por natureza de carga

Ano	Granel Sólido (t mil)	Granel Líquido (t mil)	Carga Geral (t mil)	Total (t mil)	Contêineres (Teu's)
1987	179.139	139.064	29.000	347.203	707.635
1988	187.935	135.045	32.036	355.016	809.064
1989	200.693	131.124	31.207	363.024	916.628
1990	196.940	131.612	31.162	359.714	942.377
1991	195.820	121.565	32.367	349.752	1.018.902
1992	183.861	123.164	33.516	340.541	856.072

Fonte: MT/Anuário Estatístico dos Transportes.

Anexo 4 – Movimentação Portuária (1993 – 2000), por natureza de carga

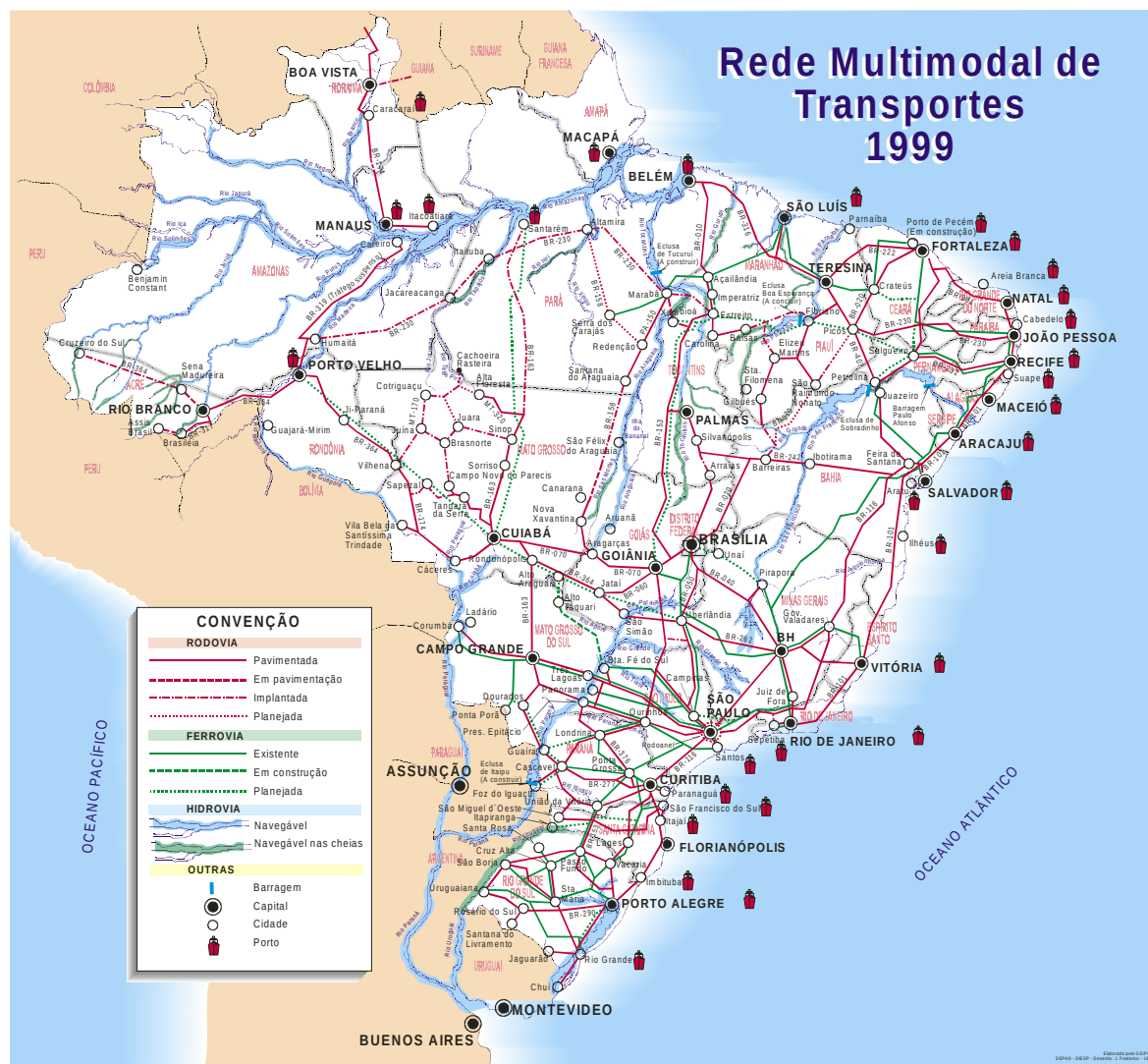
Ano	Granel Sólido (t mil)	Granel Líquido (t mil)	Carga Geral (t mil)	Total (t mil)	Contêiner (Teus)
1993	167.820	121.206	33.915	322.941	1.147.629
1994	204.626	117.706	38.085	360.417	1.401.546
1995	222.540	122.658	42.491	387.688	1.714.529
1996	221.090	124.510	40.785	386.384	1.779.436
1997	241.122	130.878	42.240	414.239	1.925.970
1998	250.469	148.010	44.524	443.004	2.029.371
1999	242.505	145.245	47.950	435.710	2.166.344
2000*	249.354	164.419	42.775	456.549	2.300.657

Fonte: MT/Anuário Estatístico dos Transportes e STA.

* Estimativa do MT/STA/Departamento de Portos após computados dados reais de 20 Portos Organizados.

Anexo 5

Arrendamentos Portuários



Arrendamentos Portuários

Anexo 6

Arrendamentos a serem realizados, detalhados por Porto

Porto	Sítio	Área (m ²)	Investimento Previsto (R\$ 1000)
Macapá (AP)	Contêineres	20.000	15.000
Santarém (PA)	TRA Grãos Agrícolas e Fertilizantes	20.000	11.000
	TRA Grãos Agrícolas e Fertilizantes	96.790	11.000
	TRA Grãos Agrícolas e Fertilizantes	75.000	11.000
Belém (PA)	Projeto Ver-o-Rio (Convênio com a Prefeitura Municipal de Belém, REVAP)	35.000	5.000
Terminal de Miramar (PA)	Derivados de Petróleo	210.000	12.000
Itaqui (MA)	Carga Geral e Granél Líquido (B-101)	4.740	21.500
	Carga Geral e Granél Sólido (B-102)	4.740	500
	Carga Geral e Granéis (B-103)	4.740	1.000
	Carga Geral e Derivados de Petróleo (B-104 retaguarda)	20.000	10.000
	Granéis Sólidos (B-105 retaguarda)	28.000	12.000
	Granéis líquidos (Derivados de Petróleo, B-106/107)	8.400	4.000
Fortaleza (CE)	Armazenamento de Grãos	6.000	1.500
	Armazenamento Frigorífico	6.000	3.000
	Terminal Turístico	108.000	127.000
	Terminal de Múltiplo Uso	96.060	14.500
Natal (RN)	Carga Geral (Armazém AZ-2)	2.300	200
	Carga Geral (Algodão e Fibras)	400	150
	Carga Geral (Armazém AZ-1)	1.775	160
	Ampliação do Terminal de Frutas	3.508	300
	Projeto Pólo (Gás/Sal)	15.000	14.000
	Pátio para Contêineres e apoio ao Pólo (Gás/Sal)	8.142	4.000
Cabedelo (PB)	Carga Geral	7.500	500
	Contêineres	5.670	500
Suape (PE)	Estocagem de GLP	100.000	80.000
	Contêineres	260.000	80.000
	Veículos	56.000	8.000
	Gipsita e Grãos	150.000	113.000
	Central de Serviços (Área da Administração do Porto)	70.000	10.000

(continua)

Arrendamentos
Portuários

Porto	Sítio	Área (m ²)	Investimento Previsto (R\$ 1000)
Maceió (AL)	Movimentação e Armazenagem de Mercadorias (Berço 203 e 204, Sítio 1 – PROAR)	24.025	-
	Movimentação e Armazenagem de Mercadorias (Berço 201, Sítio 2 – PROAR)	25.677	-
	Contêineres (Sítio 3 – PROAR)	53.325	-
	Múltiplo Uso (Sítio 4 – PROAR)	21.300	-
	Múltiplo Uso (Sítio 5 – PROAR)	17.253	-
	Múltiplo Uso (Sítio 6 – PROAR)	35.413	-
	Granéis Líquidos (Sítio 7 – PROAR)	1.000	-
	Múltiplo Uso (Sítio 8 – PROAR)	24.570	-
	Armazenagem de Granéis Líquidos (Retaguarda, Sítio 9 – PROAR)	6.530	-
	Múltiplo Uso (Sítio 10 – PROAR)	1.800	-
	Pesqueiro, apoio à embarcação de pequeno porte (Sítio 11 – PROAR)	2.000	-
Salvador (BA)	Contêineres /Cargas Pesadas Unitizadas	73.444	4.700
	REVAP – Shopping, Centro de Lazer e Cultura	13.894	-
Aratu (BA)	Granéis Sólidos, Soja e Cargas Diversas	90.010	12.900
	Granéis Líquidos (Produtos Petroquímicos)	47.795	10.000
Ilhéus (BA)	Carga Geral	8.956	500
	Granéis Sólidos (Trigo)	2.985	500
Porto de Vitória (ES)	Atividades Portuárias (Cais de Vitória, Berço 104 e Armazém 01)	4.997	1.000
	Granéis Sólidos (Grãos) e Carga Geral	6.978	2.000
	Carga Geral	13.444	2.000
	Atividades Portuárias (interligação Cais Capuaba e Paul)	69.121	12.000
	Atividades Portuárias (retroárea Cais Capuaba)	149.680	11.294
Barra do Riacho (ES)	Uso Diverso (pátio de descarga Ilha do Príncipe)	8.470	200
	Contêiner e Carga Geral Diversa	335.000	85.903
	Supply Boats	167.000	35.891
Santos (SP)	Carga Geral Diversa	198.000	87.972
	Terminal de Fertilizantes (TEFER 1 – PROAPS 31)	140.000	-
	Terminal de Fertilizantes (TEFER 2 – PROAPS 32)	161.800	-
	Terminal de Carga Geral e Contêineres (TECON 2 – Conceiçãozinha)	390.000	-
	Carga Frigorificada (Armazém Frigorífico e Áreas Adjacentes – Porto de Laguna)	15.716	-
	Granél Líquido (Área na Alemoa)	30.000	240.000

(continua)

Arrendamentos
Portuários

Porto	Sítio	Área (m ²)	Investimento Previsto (R\$ 1000)
Paranaguá e Antonina (APPA)	Movimentação de Veículos	200.000	5.000
	Armazenagem de Mercadorias	2.200	10
	Granéis Sólidos de origem agrícola (silo vertical Berços 212, 213 e 214)	6.000	2.000
	Granéis Sólidos de origem agrícola (silo horizontal Berços 212, 213 e 214)	24.000	1.000
	Granéis Sólidos de origem agrícola (cais a oeste berço 200)	60.000	35.000
	Granéis Sólidos (Fertilizantes)	33.172	10.000
	Granéis Sólidos de origem agrícola (Importação)	1.365	2.550
	Granéis Sólidos de origem agrícola (silo para 60.000 t)	15.000	10.000
São Francisco do Sul (SC)	Contêineres	65.000	33.000
	Granéis Sólidos	13.600	21.646
Itajaí (SC)	Pátio de Contêineres	65.000	60.000
TOTAL		4.049.285	1.167.876

Fonte: STA/MT (Nov/99), GEPO/MT (Jun/00) e CODESP (Fev/01).

ÁREA DE PROJETOS DE INFRA-ESTRUTURA

Aluysio Antônio da Motta Asti – *Diretor*

Rômulo Martins dos Santos – *Superintendente*

**Arrendamentos
Portuários**

GERÊNCIA DE ESTUDOS SETORIAIS 2

EQUIPE RESPONSÁVEL:

Dalmo dos Santos Marchetti – Gerente

Rosane M^a Alcantara Trindade Souza – Assistente Técnico

José Roberto Gois Ávila – Assistente Técnico

Mariana S. de Castro – Estagiária Economia

**RIO DE JANEIRO
MARÇO / 2001**

As publicações **CADERNOS DE INFRA-ESTRUTURA** são de exclusiva responsabilidade da **Área de Projetos de Infra-Estrutura**, não refletindo, necessariamente, as opiniões do BNDES. É permitida a reprodução total ou parcial desta publicação, desde que citada a fonte.