



PANORAMA AQUAVIÁRIO

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

Volume 1 - Jan/2007



PANORAMA AQUAVIÁRIO

Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ

Volume 1 - Jan/2007



Índice

Apresentação	5
Projetos Prevêem Incremento da Navegação Interior e de Cabotagem e Valorização dos Caps	7
Sistema de Desempenho Portuário (SDP)	11
Distribuição Regional das Empresas Brasileiras de Navegação Marítima e de Apoio (EBNs) Autorizadas.....	35
Navegação Interior.....	41
Meio Ambiente	45
Artigo	48

“Contribuir para acelerar o crescimento econômico do país”

Fernando Antonio Brito Fialho
Diretor-Geral

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) lança a primeira edição do Panorama Aquaviário, com o objetivo de atender à demanda por dados estatísticos e informações referentes aos setores portuário, de navegação marítima e interior. O lançamento marca a abertura do período de comemorações pelos cinco anos da Agência, instalada em fevereiro de 2002.

Desde então, coube à primeira Diretoria a importante tarefa de estruturar a organização administrativa da autarquia e de editar as normas a que todos os atores dos transportes aquaviários devem se submeter, sempre com a finalidade de atender ao interesse público.

O desafio da atual diretoria é consolidar a presença da ANTAQ no mercado e na sociedade. Tal desafio se assenta em cinco pilares principais: regulamentação/regulação; outorga; fiscalização, conjunto de estudos técnicos; e interface com os usuários finais.

Para alcançar meta tão ambiciosa, contamos com o inestimável apoio de uma equipe de servidores especializados, nossos parceiros no cotidiano esforço de assegurar a adequação das atividades portuárias e de navegação ao espírito das leis e às necessidades de desenvolvimento econômico sustentável do Brasil.

Contudo, é impossível avançar sem o apoio da comunidade portuária e de navegação, em particular, e da sociedade brasileira.

É para municiar a todos de mais e melhores instrumentos, a fim de que participem conosco dessa relevante tarefa de contribuir para acelerar o crescimento econômico do País, que elaboramos esta publicação.

Ao longo das páginas seguintes, a sociedade tomará conhecimento dos principais projetos da diretoria, dentre os quais se destacam o de fortalecer a navegação de cabotagem, de incentivar o desenvolvimento da navegação interior e valorizar os Conselhos de Autoridade Portuária, por meio da capacitação de todos os seus integrantes.

Conhecerá também o moderno Sistema Permanente para o Acompanhamento dos Preços e Desempenho Operacional dos Serviços Portuários ou, simplesmente, Sistema de Desempenho Portuário, que permite o envio, em tempo real, dos dados sobre movimentação de cargas e preços portuários pelas Administrações Portuárias. Os dados fornecem valiosos indicadores de tráfego de contêineres, carga geral e graneis sólidos, como quantidade de carga movimentada, prancha média, quantidade de atracações e taxa média de ocupação.

O Panorama Aquaviário traz ainda informações gerais sobre a navegação marítima e de

APRESENTAÇÃO



PANORAMA AQUAVIÁRIO

apoio, os dados sobre a distribuição das Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) por região e tipo de navegação e a participação percentual, no mercado, de cada modalidade de afretamento, além de apresentar o perfil da frota brasileira.

Apresentamos também a nova Superintendência de Navegação Interior (SNI), criada para atender às demandas específicas do transporte hidroviário brasileiro, como a construção de um marco próprio para o setor, que contribuirá decisivamente para a solução dos gargalos da logística de transporte no Brasil.

Por maior que seja o empenho para realizar o melhor trabalho possível, uma primeira edição está sempre sujeita a pecar pela omissão ou pelo excesso. Por isso, esperamos receber sugestões e críticas que nos ajudem a melhorar constantemente este instrumento que, acreditamos, tornar-se-á referência para a comunidade portuária e de navegação e especialistas em transportes aquaviários.

**PROJETOS
PREVÊEM
INCREMENTO
DA NAVEGAÇÃO
INTERIOR E DE
CABOTAGEM E
VALORIZAÇÃO DOS
CAPS**



PROJETOS PREVÊEM INCREMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR E DE CABOTAGEM E VALORIZAÇÃO DOS CAPS.



A ANTAQ está implementando três projetos finalísticos, que visam ao desenvolvimento da navegação interior, com o pleno aproveitamento do potencial das hidrovias - projeto comandado pelo diretor Murillo Barbosa; ao incremento da cabotagem, cujo principal desafio é retirar os obstáculos que impedem o crescimento do setor - este coordenado pelo diretor Decio Cunha; e ao aumento da eficiência dos portos brasileiros, por meio da valorização dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) - que tem à frente o diretor-geral da Agência, Fernando Fialho.

Somado a esses esforços para alavancar o transporte aquaviário no país, em apenas seis meses (período julho/dezembro-2006), a diretoria da ANTAQ aprovou 56 novas autorizações para Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) e 26 projetos voltados à construção e operação de Terminais de Uso Privativo (TUPs), com previsão de R\$ 2,6 bilhões em investimentos e cerca de 37 mil novos empregos diretos e indiretos.

PROJETO CAP

No início de agosto, o diretor-geral da Agência lançou um grupo de trabalho para desenvolvimento do Projeto CAP, que tem por finalidade padronizar procedimentos e valorizar a atuação dos presidentes dos Conselhos de Autoridade Portuária.

Nossa meta principal é contribuir para o eficaz encaminhamento das questões portuárias e para a harmonização dos naturais conflitos existentes entre usuários, prestadores de serviços, trabalhadores e administradores públicos que interagem no ambiente portuário.

A proposta da Agência é ter um procedimento-padrão de perfil e desempenho, que possa ser adotado por todos os representantes do Governo Federal na Presidência dos CAPs e futuros dirigentes que são indicados pela ANTAQ. Esse perfil consta de um caderno especial, que foi produzido com base nos resultados das reuniões do grupo de trabalho do projeto.

Além de definir o perfil básico do presidente do CAP, o Projeto também selecionou os cursos e os recursos materiais e financeiros necessários ao nivelamento e reciclagem dos seus representantes. Os presidentes dos

Conselhos serão capacitados por meio de treinamentos sobre oratória, legislação básica, legislação ambiental, licitação e técnicas de reunião, entre muitos outros.

HIDROVIAS

Atuando como catalisadora dos esforços para alavancar a navegação interior brasileira, a ANTAQ está realizando uma série de encontros para debater os problemas da navegação interior e os desafios da intermodalidade. Como parte do projeto finalístico sobre as hidrovias brasileiras, inicialmente buscou-se uma abordagem regional, com a realização de dois grandes seminários: o primeiro focou as experiências das hidrovias do Sul/Sudeste, e no segundo foram mostradas as principais dificuldades das hidrovias da Amazônia, Centro-Oeste e Nordeste.

Em seguida, a abordagem passou a ser pontual, com o objetivo de levantar as necessidades de cada hidrovia em particular. Assim, a ANTAQ já promoveu seminários sobre as hidrovias de Tocantins e do Araguaia e da Hidrovia Teles Pires-Tapajós. Os próximos eventos focalizarão as hidrovias do Paraná-Paraguai e do São Francisco.

Além dos técnicos da Agência, os encontros reúnem representantes das administrações hidroviárias, Governo Federal e iniciativa privada, com o objetivo de levantar os gargalos e propor soluções para o transporte fluvial.

A criação da Superintendência de Navegação Interior (SNI), a partir da implantação da nova estrutura organizacional da Agência, em 19 de outubro de 2006, evidencia a grande expectativa da ANTAQ com o crescimento do transporte por rios, no país. Os assuntos relacionados ao transporte hidroviário interior, antes cuidados por uma Gerência Geral da

então Superintendência de Navegação, agora estão sendo tratados exclusivamente pela SNI.

No comando da nova superintendência, o engenheiro José Alex Botelho de Oliva tem, entre os seus desafios, revisar as normas e a legislação do marco regulatório do setor, para diferenciá-lo do que vigora para a navegação marítima.

Para atingir suas metas, a SNI ganhou três gerências: Outorga e Afretamento (GOI), Fiscalização (GFI) e Desenvolvimento e Regulação (GDI). A elas compete, entre outras atividades, analisar as solicitações de autorização para a prestação de serviços de transporte fluvial de cargas e passageiros; fiscalizar o cumprimento das condições legais das outorgas; analisar o desempenho das empresas brasileiras; e acompanhar a utilização e o desempenho da frota do país nos diferentes tráfegos, os fretes praticados nos mercados nacional e internacional e as transferências financeiras resultantes dos afretamentos de embarcações estrangeiras.

A rede fluvial nacional é formada por 42 mil quilômetros de rios navegáveis. Cerca de 30 mil podem ser considerados como vias navegáveis naturais, mas apenas 10 mil quilômetros são utilizados em escala comercial, que movimentam 45 milhões de toneladas de carga/ano. Os 20 mil quilômetros restantes carecem de investimento em infra-estrutura. Se as hidrovias estivessem plenamente implantadas, estima-se em 160 milhões de toneladas/ano o potencial de carga transportada.

PANORAMA AQUAVIÁRIO

CABOTAGEM

A consolidação e o desenvolvimento da cabotagem trará benefícios significativos para o mercado, reduzindo custos de transporte, riscos de acidentes e perdas, o que conseqüentemente promoverá maior competitividade do produto transportado no mercado consumidor.

Os especialistas apontam que a cabotagem é vantajosa a partir de 1.000 km. No caso do Brasil, esse é um diferencial tanto para as empresas de navegação, que dispõem de cerca de 8,5 mil km de costa para operar, além do Mercosul, quanto para os donos de carga, pela disponibilidade de um transporte eficiente e seguro. Mas para que o setor ocupe definitivamente esse mercado é essencial modernizar e desenvolver a navegação de cabotagem brasileira.

Passo importante nesse sentido foi a instalação, em setembro de 2005, de um grupo de trabalho formado por representantes da ANTAQ, Syndarma e ministérios da Agricultura e dos Transportes, com o objetivo de mapear os gargalos do setor.

Um dos primeiros alvos do grupo foi o alto custo do óleo diesel, que reduz a competitividade do setor. Por isso, além de medidas que incentivam a construção naval, com o objetivo de reforçar a frota nacional, o grupo quer operacionalizar o artigo 12 da Lei 9.432/1997, que estabelece para a cabotagem

tratamento igual ao que é dado à navegação de longo curso na questão do preço do óleo combustível (bunker).

Outra demonstração da prioridade que vem sendo dada ao setor é a realização do Diagnóstico da Navegação de Cabotagem. Encomendado pela Agência e pelo Departamento de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes (DMM/MT) e financiado com recursos do Fundo Setorial Aquaviário, por meio da FINEP, o estudo está sendo elaborado por pesquisadores do Departamento de Energia Naval e Oceânica da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP).

A primeira parte do Diagnóstico, já concluída, traz a identificação da situação da cabotagem no cenário de transportes atual, bem como dos pontos de obstrução e favorecimento para o funcionamento do setor.

Também já foram levantadas as políticas praticadas, os instrumentos de fomento e proteção e construído um banco de dados mercante, relativo ao período 2000/2006, contendo informações tais como origem e tipo da carga, volume, porto de destino e número de empresas que operam no setor. Na segunda etapa, serão feitos uma análise da projeção do mercado no curto e médio prazos, um estudo crítico da legislação e elaboradas propostas de ações para o setor.

SISTEMA DE DESEMPENHO PORTUÁRIO (SDP)

SISTEMA DE DESEMPENHO PORTUÁRIO (SDP)



A Gerência de Gestão e Desempenho Portuário (GDP), vinculada à Superintendência de Portos (SPO), desenvolve três atividades básicas: Indicadores de Desempenho Operacional, Preços dos Serviços Portuários e Estatísticas de Movimentação Portuária. A elaboração do banco de dados para a realização dessas tarefas é feita, em grande parte, pelo Sistema de Desempenho Portuário (SDP).

O SDP tem como objetivo prover um banco de dados e informações que venha a servir como referência para o cálculo de indicadores operacionais e de preços. Essas informações são necessárias para aferir a qualidade dos serviços, dar suporte ao cumprimento das atribuições legais da ANTAQ e auxiliar os operadores e usuários dos portos brasileiros no planejamento dos seus trabalhos.

A diretoria da ANTAQ, por meio da SPO e da Assessoria de Comunicação Social, elaborou um conjunto de informações destacadas desse Sistema. As próximas páginas trazem dados coletados nos portos/terminais que já estão integrados ao SDP. Os indicadores foram definidos para possibilitar a avaliação do desempenho de cada porto/terminal, relacionando a qualidade dos serviços com a satisfação das necessidades e desejos dos usuários.

Os dados provenientes das administrações portuárias também tornaram possível o acesso aos indicadores de caracterização do tráfego de contêineres, carga geral e granel sólidos, como quantidade de carga movimentada, prancha média, quantidade de atracções e taxa média de ocupação. Além dos portos e das cargas disponibilizadas no Sistema de Desempenho Portuário, as páginas seguintes trazem ainda o que movimenta cada porto, seja contêiner, carga geral ou granel sólido.

As informações do SDP também estão disponíveis para consulta no Sistema de Informações Gerenciais (SIG), que pode ser acessado pelo site www.antaq.gov.br. Após a abertura do site, clique no link "Portos/Desempenho Portuário". Depois, vá em "Consulta de Indicadores".

RANKING DE PREÇOS PARA CONTÊINER

Em 2005, o Porto de Natal apresentou o menor preço para movimentação de contêiner na comparação entre os cais públicos de dez portos: R\$ 184,37 por unidade. Em segundo lugar, ficou o cais do Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, com R\$ 230,44. O cais público do Porto de Salvador apresentou o terceiro menor preço: R\$ 235,93 por contêiner.

Já o cais santista ficou na oitava posição, ao cobrar R\$ 298,25 por unidade. Na décima colocação, ficou o cais do Porto de Vila do Conde, no Pará, onde o preço por contêiner foi de quase R\$ 500, cerca de 170% a mais em comparação ao valor pago no cais do Porto de Natal.

Em relação aos terminais arrendados ou de uso privativo, o Tecon do Porto de Salvador cobrou o menor preço, R\$ 195,57 por contêiner. No Porto de Santos, o preço pago ao Tecon para movimentar um contêiner foi

de R\$ 218,51. Em Itajaí, Santa Catarina, o preço cobrado pelo Teconvi para movimentação de contêiner foi de R\$ 227,15. Já em Paranaguá (PR), onde fica um dos principais portos do país, o preço pago ao TCP foi de R\$ 381,64. Na última posição, ficou o Super Terminais, no Porto de Manaus: R\$ 407,54 por contêiner.

Natal liderou, em 2005, o ranking geral de preços, que engloba cais públicos e terminais arrendados ou de uso privativo dos 22 portos pesquisados. O cais público do porto potiguar cobrou R\$ 184,37 por movimentação de contêiner. Este preço é 6% inferior ao pago no Tecon de Salvador, que ficou em segundo lugar na lista geral. Em terceiro, apareceu o Tecon do Porto de Santos, com R\$ 218,51 por unidade. O TCP de Paranaguá ficou na vigésima posição e o cais público do Porto de Vila do Conde cobrou o preço mais caro para movimentação de um contêiner, R\$ 499,99, valor 171% superior ao verificado em Natal.

CAIS PÚBLICO - CONTÊINER - PREÇOS

Porto	Terminal	2005	Ranking
		R\$	Colocação
Natal	Cais Público	184,37	1
São Francisco do Sul	Cais Público	230,44	2
Salvador	Cais Público	235,93	3
Manaus	SNPH (Cais Público)	248,79	4
Itajaí	Cais Público	270,76	5
Imbituba	Cais Público	284,55	6
Fortaleza	Cais Público	293,47	7
Santos	Cais Público	298,25	8
Belém	Cais Público	377,03	9
Vila do Conde	Cais Público	499,99	10

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

TERMINAIS ARRENDADOS/TUP - CONTÊINER - PREÇOS

Porto	Terminal	2005	Ranking
		R\$	Colocação
Salvador	Tecon	195,57	1
Santos	Tecon	218,51	2
Itajaí	Teconvi	227,15	3
Suape	Tecon	249,21	4
Santos	Libra (T35)	280,02	5
Santos	Libra (T37)	292,29	6
Rio de Janeiro	MultiRio	310,65	7
Rio de Janeiro	Libra	319,16	8
Rio Grande	Tecon	324,65	9
Manaus	Chibatão	335,52	10
Paranaguá	TCP	381,64	11
Manaus	Super Terminais	407,54	12

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

GERAL - CONTÊINER - PREÇOS

Porto	Terminal	2005	Ranking
		R\$	Colocação
Natal	Cais Público	184,37	1
Salvador	Tecon	195,57	2
Santos	Tecon	218,51	3
Itajaí	Teconvi	227,15	4
São Francisco do Sul	Cais Público	230,44	5
Salvador	Cais Público	235,93	6
Manaus	SNPH (Cais Público)	248,79	7
Suape	Tecon	249,21	8
Itajaí	Cais Público	270,76	9
Santos	Libra (T35)	280,02	10
Imbituba	Cais Público	284,55	11
Santos	Libra (T37)	292,29	12
Fortaleza	Cais Público	293,47	13
Santos	Cais Público	298,25	14
Rio de Janeiro	MultiRio	310,65	15
Rio de Janeiro	Libra	319,16	16
Rio Grande	Tecon	324,65	17
Manaus	Chibatão	335,52	18
Belém	Cais Público	377,03	19
Paranaguá	TCP	381,64	20
Manaus	Super Terminais	407,54	21
Vila do Conde	Cais Público	499,99	22

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

RANKING DE PREÇOS PARA SOJA

O Corex, cais público especializado em graneis sólidos do Porto de Paranaguá, cobrou o menor preço para a movimentação de soja, em 2005: apenas R\$ 4,49 por tonelada.

Numa lista de cinco portos, que engloba cais públicos e terminais arrendados ou de uso privativo, o Porto de Santos foi representado por dois terminais: Cargil e Teaçü 2. Por tonelada de soja, a Cargil cobrou R\$ 6,45, cerca de 40% a mais que o valor pago ao Corex do Porto de

Paranaguá. No Teaçü 2, o valor foi mais alto: R\$ 10,27 por tonelada, quase 130% a mais que o preço pago ao Corex de Paranaguá.

Com esses preços, o terminal Cargil do Porto de Santos ficou em segundo lugar no ranking. Em terceiro, apareceu o cais público de São Francisco do Sul: R\$ 8,64 por tonelada de soja movimentada. Na quarta posição, veio o terminal Bianchini, em Rio Grande, que cobrou R\$ 9,83. O Teaçü 2 ficou em quinto lugar.

GERAL - SOJA E FARELOS - PREÇOS

Porto	Terminal	2005	Ranking
		R\$	Colocação
Paranaguá	Corex	4,49	1
Santos	Cargil	6,45	2
São Francisco do Sul	Cais Público	8,64	3
Rio Grande	Bianchini	9,83	4
Santos	Teaçü 2	10,27	5

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

RANKING DE PREÇOS PARA TRIGO

Em 2005, o Corex, cais público especializado em graneis sólidos do Porto de Paranaguá, cobrou o menor preço por tonelada de trigo movimentada em relação aos outros cais públicos: apenas R\$ 3,44. Em seguida veio o Porto de Fortaleza, com R\$ 6,36. Em terceiro lugar ficou Natal, com R\$ 6,72. Em último lugar ficou o cais público do Porto de Itaquí (MA), com R\$ 14,91 por tonelada, valor 333% mais caro que o pago ao Corex de Paranaguá.

Na comparação entre os terminais privados ou de uso privativo, o Porto de Rio Grande ficou na frente. O terminal Tergrasa cobrou R\$ 4,88 por movimentação de tonelada de trigo, seguido

pelo Termasa, com R\$ 6,10. Em quarto lugar ficou o Corex do Porto de Santos, com R\$ 6,19 para movimentar uma tonelada de trigo. Já o Terban do Porto de São Francisco do Sul ficou em último: R\$ 12,11 por tonelada.

No ranking geral, composto por terminais arrendados ou de uso privativo e os cais públicos, o Corex de Paranaguá (cais público especializado em graneis sólidos) também apareceu na ponta, seguido pelos dois terminais (Tergrasa e Termasa) do Porto de Rio Grande. Na lista geral, o Corex santista (arrendado) veio em quarto lugar.

CAIS PÚBLICO - TRIGO - PREÇOS

Porto	Terminal	2005	Ranking
		R\$	Colocação
Paranaguá	Corex	3,44	1
Fortaleza	Cais Público	6,36	2
Natal	Cais Público	6,72	3
Salvador	Moinho Salvador	7,98	4
Rio de Janeiro	Moinho Cruzeiro do Sul	8,91	5
Recife	Cais Público	8,97	6
Belém	Cais Público	9,16	7
Imbituba	Cais Público	9,55	8
Santos	Cais Público	9,79	9
Rio de Janeiro	Moinho Santista	11,1	10
São Francisco do Sul	Cais Público	13,14	11
Santos	Moinho Santista	14,7	12
Itaqui	Cais Público	14,91	13

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

TERMINAIS ARRENDADOS/TUP - TRIGO - PREÇOS

Porto	Terminal	2005	Ranking
		R\$	Colocação
Rio Grande	Tergrasa	4,88	1
Rio Grande	Termasa	6,10	2
Santos	Corex (ADM)	6,19	3
Rio Grande	Bianchini	6,42	4
São Francisco do Sul	Terban	12,11	5

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

GERAL - TRIGO - PREÇOS

Porto	Terminal	2005	Ranking
		R\$	Colocação
Paranaguá	Corex	3,44	1
Rio Grande	Tergrasa	4,88	2
Rio Grande	Termasa	6,10	3
Santos	Corex (ADM)	6,19	4
Fortaleza	Cais Público	6,36	5
Rio Grande	Bianchini	6,42	6
Natal	Cais Público	6,72	7
Salvador	Moinho Salvador	7,98	8
Rio de Janeiro	Moinho Cruzeiro do Sul	8,91	9
Recife	Cais Público	8,97	10
Belém	Cais Público	9,16	11
Imbituba	Cais Público	9,55	12
Santos	Cais Público	9,79	13
Rio de Janeiro	Moinho Santista	11,10	14
São Francisco do Sul	Terban	12,11	15
São Francisco do Sul	Cais Público	13,14	16
Santos	Moinho Santista	14,70	17
Itaqui	Cais Público	14,91	18

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

RANKING DE INDICADORES DE DESEMPENHO – CONTÊINER

Prancha média e tempo médio de espera – cais público

O cais público do Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, teve o melhor desempenho em prancha média, no ano de 2005, ao alcançar a marca de 18 contêineres movimentados a cada hora. Os cais públicos de Salvador e Santos movimentaram 13 por hora e os Portos de Manaus e Itajaí, 12 unidades.

Em relação ao tempo médio de espera do

navio para atracar, os cais públicos de Manaus, Belém e Salvador apresentaram o melhor desempenho. Nos três, as embarcações atracaram imediatamente. No cais público de Santos, foram sete horas de espera.

O cais público (comercial) de Vitória também teve um desempenho bem abaixo da média nesse quesito. Cada navio esperou, em média, 62 horas para atracar no cais do porto capixaba. No Porto de Itajaí, penúltimo nesse item, foram gastas, em média, 37 horas.

CAIS PÚBLICO - CONTÊINER - PRANCHA MÉDIA

Porto	Terminal	Prancha Média (u/h)	Classificação Prancha Média
São Francisco do Sul	Cais Público	18	1
Salvador	Cais Público	13	2
Santos	Cais Público	13	3
Manaus	Cais Público	12	4
Itajaí	Cais Público	12	5
Paranaguá	Corex	12	6
Imbituba	Cais Público	11	7
Fortaleza	Cais Público	9	8
Suape	Cais Público	6	9
Vila do Conde	Cais Público	5	10
Belém	Cais Público	4	11
Rio Grande	Cais Público	3	12
Vitória	Cais Público (Capuaba)	3	13
Vitória	Cais Público (Comercial)	1	14
Natal	Cais Público	1	15

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

CAIS PÚBLICO - CONTÊINER - TEMPO DE ESPERA

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h/n)	Classificação Tempo Médio de Espera
Manaus	Cais Público	0	1
Belém	Cais Público	0	2
Salvador	Cais Público	0	3
Vila do Conde	Cais Público	3	4
Suape	Cais Público	4	5
Fortaleza	Cais Público	5	6
Imbituba	Cais Público	5	7
Santos	Cais Público	7	8
Rio Grande	Cais Público	7	9
Paranaguá	Corex	10	10
Natal	Cais Público	19	11
São Francisco do Sul	Cais Público	19	12
Vitória	Cais Público (Capuaba)	33	13
Itajaí	Cais Público	37	14
Vitória	Cais Público (Comercial)	62	15

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

Prancha média e tempo médio de espera em terminais arrendados ou de uso privativo

Em relação à prancha média, os terminais de Santos apresentaram o melhor desempenho. O Tecon santista foi o mais ágil, ao movimentar 33 contêineres por hora. O terminal Libra (T37) operou 32 unidades por hora. No terminal Libra (T35) foram movimentados 27 contêineres por hora, a mesma quantidade do Tecon de Rio Grande, em quarto na lista de 19 portos analisados.

Outro terminal de Santos ficou em último lugar. O Teçu 2 demorou uma hora para movimentar um contêiner. O TCP de

Paranaguá, com 23 contêineres por hora, ficou em sexto lugar na lista.

Em relação ao tempo médio de espera para atracação de um navio, o Tecon de Salvador e dois terminais de Manaus, o Chibatão e o Super Terminais destacaram-se. Nos três, os navios atracaram de imediato. Nos terminais Libra e MultiRio, do Rio de Janeiro, os navios esperaram apenas uma hora em média.

O Tecondi é o melhor terminal santista nesse item, na sexta posição, com três horas de tempo médio de espera. Já o TVV, do Porto de Vitória, ficou em último. Em 2005, em média, cada navio esperou 34 horas para atracar nesse terminal.

TERMINAIS ARRENDADOS/TUP - CONTÊINER - PRANCHA MÉDIA

Porto	Terminal	Prancha Média (u/h)	Classificação Prancha Média
Santos	Tecon	33	1
Santos	Libra (T37)	32	2
Santos	Libra (T35)	27	3
Rio Grande	Tecon	27	4
Santos	Tecondi	24	5
Paranaguá	TCP	23	6
Itajaí	Teconvi	20	7
Salvador	Tecon	18	8
Rio de Janeiro	Libra	18	9
Santos	Cosipa	18	10
Manaus	Super Terminais	17	11
Rio de Janeiro	MultiRio	17	12
Vitória	TVV	15	13
Suape	Tecon	14	14
Manaus	Chibatão	10	15
São Francisco do Sul	Terban	10	16

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

TERMINAIS ARRENDADOS/TUP - CONTÊINER - TEMPO DE ESPERA

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h/n)	Classificação Tempo Médio de Espera
Salvador	Tecon	0	1
Manaus	Super Terminais	0	2
Manaus	Chibatão	0	3
Rio de Janeiro	Libra	1	4
Rio de Janeiro	MultiRio	1	5
Santos	Tecondi	3	6
Suape	Tecon	5	7
Santos	Teaçu 2	5	8
Santos	Libra (T37)	10	9
Santos	Libra (T35)	10	10
Paranaguá	TCP	11	11
Santos	Tecon	13	12
Rio Grande	Tecon	14	13
Santos	Cosipa	20	14
Vitória	Peiú	20	15
São Francisco do Sul	Terban	24	16
Itajaí	Teconvi	25	17
Vitória	TVV	34	18

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

RANKING DE INDICADORES DE DESEMPENHO – SOJA E FARELOS

Prancha média e tempo médio de espera – cais público

Na movimentação de soja e farelo, o cais público do Porto de São Francisco do Sul foi o que mais se destacou, em 2005, ao movimentar 15.475 toneladas por dia.

O Corex do Porto de Paranaguá (cais público especializado em graneis sólidos) movimentou 14.754 toneladas e o cais público (não especializado) do mesmo porto movimentou 9.910 toneladas, cerca de 35% a menos que o cais do Porto de São Francisco do Sul. Portanto, o Porto de Paranaguá apresenta a maior movimentação diária de soja e farelo do Brasil, com 24.664 toneladas por dia no total.

O cais público de Porto Velho, em quarto lugar, movimentou 6.576 toneladas de soja e farelos por dia e o Porto de Santos, 1.462 toneladas.

A atracação de navios que transportam soja e farelos é bem mais demorada. No cais público santista, um navio demorou em média 37 horas para atracar. Em Porto Velho, a atracação foi ainda mais demorada, com 68 horas por navio.

Em Paranaguá, o tempo médio de espera foi de 82 horas, no cais público (não especializado) e de 66 horas no Corex. Em São Francisco do Sul, um navio esperou, em média, 90 horas para atracar.

CAIS PÚBLICO - SOJA E FARELOS - PRANCHA MÉDIA

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)	Classificação Prancha Média
São Francisco do Sul	Cais Público	15.475	1
Paranaguá	Corex	14.754	2
Paranaguá	Cais Público	9.910	3
Porto Velho	Cais Público	6.576	4
Santos	Cais Público	1.462	5

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

CAIS PÚBLICO - SOJA E FARELOS - TEMPO DE ESPERA

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h/n)	Classificação Tempo Médio de Espera
Santos	Cais Público	37	1
Paranaguá	Corex	66	2
Porto Velho	Cais Público	68	3
Paranaguá	Cais Público	82	4
São Francisco do Sul	Cais Público	90	5

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

Prancha média e tempo médio de espera – terminais arrendados ou de uso privativo

O Corex santista, terminal arrendado, lidera a lista dos mais ágeis entre os terminais arrendados ou de uso privativo, com 12.890 toneladas de soja movimentadas por dia. Em segundo lugar, outro terminal do Porto de Santos, o da Cargil, com 9.932 toneladas/dia. Entre os oito terminais analisados, quatro são do Porto de Rio Grande: Bunge (9.802 toneladas/dia); Tergrasa (5.716); Bianchini (5.161); e Termasa (5.153).

O terminal Bianchini, de Rio Grande, apareceu

em primeiro lugar quando o quesito considerado foi o tempo médio de espera. Em 2005, um navio teve de esperar oito horas para atracar nesse terminal. Na segunda e na terceira posições vieram outros dois terminais de Rio Grande: Bunge (27 horas) e Tergrasa (38 horas).

Na lista dos terminais analisados, o Porto de Santos apareceu três vezes: Teaçu 2, com 67 horas, em média, para atracar um navio; Cargil, com 82 horas; e Corex, com 103 horas, o que equivale a pouco mais de quatro dias.

TERMINAIS ARRENDADOS/TUP - SOJA E FARELOS - PRANCHA MÉDIA

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)	Classificação Prancha Média
Santos	Corex (ADM)	12.890	1
Santos	Cargil	9.932	2
Rio Grande	Bunge	9.802	3
Rio Grande	Tergrasa	5.716	4
Santos	Teaçu 2	5.340	5
Rio Grande	Bianchini	5.161	6
Rio Grande	Termasa	5.153	7

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

TERMINAIS ARRENDADOS/TUP - SOJA E FARELOS - TEMPO DE ESPERA

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h/n)	Classificação Tempo Médio de Espera
Rio Grande	Bianchini	8	1
Rio Grande	Bunge	27	2
Rio Grande	Tergrasa	38	3
Santos	Teaçu 2	67	4
Santos	Cargil	82	5
Rio Grande	Termasa	90	6
Santos	Corex (ADM)	103	7

*Valores atualizados pelo IGP-DI (dez/05 até ago/06)

RANKING DE INDICADORES DE DESEMPENHO – TRIGO

Prancha média e tempo médio de espera – cais público e terminais arrendados ou de uso privativo

Em 2005, o Corex do Porto de Paranaguá foi o mais rápido na movimentação de trigo, com 13.362 toneladas por dia. O Porto de Fortaleza ficou em segundo lugar, com 7.485 toneladas. Santos apresentou 3.551 toneladas diárias de prancha média, cerca de 73% a menos que o Corex de Paranaguá e 43% a menos que o porto da capital cearense. Em quarto lugar apareceu Natal, com 3.329 toneladas de trigo movimentadas por dia.

Em 2005, os portos de Cabedelo, Belém e Porto Velho apresentaram o melhor

desempenho em relação ao tempo médio de espera para atracação: neles, os navios atracaram imediatamente. O Porto de São Francisco do Sul ficou em quarto lugar: lá, os navios demoraram três horas para atracar. O Porto de Santos ficou na oitava posição, com 22 horas por navio.

Em relação aos terminais arrendados ou de uso privativo, o Tergrasa, de Rio Grande, movimentou 16.912 toneladas de trigo por dia e apareceu em primeiro na lista de prancha média com onze portos analisados. Em seguida, o Corex de Santos movimentou 5.610 toneladas de trigo por dia.

Já em tempo médio de espera, o terminal Moinho de Salvador, no porto da capital baiana, e o Serra Morena, em Porto Alegre, fizeram atracações imediatas. Em terceiro apareceu o

terminal Bunge, de Rio Grande, que demorou duas horas, em média, para atracar cada embarcação. O Corex, do Porto de Santos, ficou

na última posição, numa lista de 11 portos. Nesse terminal, cada embarcação demorou 80 horas para atracar, o equivalente a mais de três dias.

CAIS PÚBLICO - TRIGO - PRANCHA MÉDIA

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)	Classificação Prancha Média
Paranaguá	Corex	13.362	1
Fortaleza	Cais Público	7.485	2
Santos	Cais Público	3.551	3
Natal	Cais Público	3.329	4
São Francisco do Sul	Cais Público	3.110	5
Imbituba	Cais Público	3.070	6
Recife	Cais Público	2.163	7
Salvador	Moinho Salvador	2.077	8
Santos	Moinho Santista	2.001	9
Itaqui	Cais Público	1.285	10
Porto Alegre	Serra Morena	1.283	11
Porto Alegre	CESA	1.171	12
Cabedelo	Cais Público	1.157	13
Belém	Cais Público	993	14
Porto Velho	Cais Público	351	15

CAIS PÚBLICO - TRIGO - TEMPO DE ESPERA

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h/n)	Classificação Tempo Médio de Espera
Cabedelo	Cais Público	0	1
Belém	Cais Público	0	2
Porto Velho	Cais Público	0	3
Salvador	Moinho Salvador	0	4
Porto Alegre	Serra Morena	0	5
São Francisco do Sul	Cais Público	3	6
Porto Alegre	CESA	8	7
Fortaleza	Cais Público	9	8
Natal	Cais Público	11	9
Recife	Cais Público	12	10
Santos	Moinho Santista	14	11
Santos	Cais Público	22	12
Imbituba	Cais Público	27	13
Paranaguá	Corex	29	14
Itaqui	Cais Público	36	15

TERMINAIS ARRENDADOS/TUP - TRIGO - PRANCHA MÉDIA

Porto	Terminal	Prancha Média (t/d)	Classificação Prancha Média
Rio Grande	Tergrasa	16.912	1
Santos	Corex (ADM)	5.610	2
São Francisco do Sul	Terban	5.080	3
Rio Grande	Termasa	4.507	4
Rio Grande	Bianchini	4.094	5
Rio Grande	Bunge	2.400	6

TERMINAIS ARRENDADOS/TUP - TRIGO - TEMPO DE ESPERA

Porto	Terminal	Tempo Médio de Espera (h/n)	Classificação Tempo Médio de Espera
Rio Grande	Bunge	2	1
Rio Grande	Tergrasa	26	2
Rio Grande	Termasa	33	3
Rio Grande	Bianchini	36	4
São Francisco do Sul	Terban	59	5
Santos	Corex (ADM)	80	6

VARIAÇÃO DOS PREÇOS MÉDIOS TOTAIS PARA CONTÊINERES

Os preços médios dos serviços portuários caíram em todos os terminais de contêineres do país, no período de 2001 a 2005. O Terminal de Contêineres (Tecon) de Salvador apresentou queda de 63,31%, a maior entre todos os pesquisados: lá, o preço médio caiu de R\$ 533,09 por unidade de contêiner, em 2001, para R\$ 195,57, em 2005.

A menor queda ficou por conta do Super Terminais, de Manaus: de R\$ 464,89, em 2001, para R\$ 407,54, em 2005, redução de 12,34%. Mas o valor mais alto foi cobrado no cais público do Porto de Vila do Conde (PA), onde o preço médio, em 2005, foi de R\$ 499,99 por unidade, alta de 144,8% em relação a 2004, quando a média foi de R\$ 232,77.

As quatro maiores reduções de preços no período de 2001 a 2005, exceto a do Tecon de Salvador, foram constatadas no Tecon de Santos (57,74%), no Cais Público do Porto de São Francisco do Sul, em SC (55,60%), no Cais Público de

Santos (50,74%) e no Tecon de Suape (46,44%).

As quatro menores quedas de preço no período de 2001 a 2005, exceto a do Super Terminais, de Manaus, foram registradas no TCP – Terminal de Contêineres de Paranaguá (21,84%), no Cais Público de Belém (22,60%), no Terminal da Libra, no RJ (28,34%) e no da MultiRio (35,39%).

Os cinco preços mais baixos do Brasil, em 2005, foram registrados no Cais Público de Natal (R\$ 184,37), no Tecon de Salvador (R\$ 195,57), no Tecon de Santos (R\$ 218,51), no Teconvi de Itajaí, em SC (R\$ 227,15) e no Cais Público de São Francisco do Sul em SC (R\$ 230,44). Os cinco preços mais altos foram o do Cais Público de Vila do Conde (R\$ 499,99), do Super Terminais de Manaus (R\$ 407,54), do TCP de Paranaguá (R\$ 381,64), do Cais Público de Belém (R\$ 377,03) e do Terminal Chibatão, em Manaus (R\$ 335,52).

PREÇOS MÉDIOS TOTAIS - MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

Porto	Terminal	2001		2002		2003		2004		2005		Variação em 2001-2005
		R\$	US\$	R\$	US\$	R\$	US\$	R\$	US\$	R\$	US\$	
MANAUS	Chibatão	-	-	-	-	-	-	348,00	161,48	335,52	155,69	-
MANAUS	SNPH (Cais Público)	451,55	29,53	450,32	208,96	296,29	137,49	272,04	126,23	248,79	115,44	44,90
MANAUS	Super Terminais	464,89	215,72	414,09	192,15	296,61	137,63	322,27	149,54	407,54	189,11	12,34
SALVADOR	Cais Público	427,78	198,49	304,57	141,33	221,56	102,81	236,85	109,90	235,93	109,48	44,85
SALVADOR	Tecon	533,09	247,36	403,96	187,44	-	-	221,30	102,69	195,57	90,75	63,31
FORTALEZA	Cais Público	467,92	217,12	406,61	188,67	262,29	121,71	279,64	129,76	293,47	136,17	37,28
VITÓRIA	TVV	523,98	243,13	378,17	175,48	340,42	157,96	314,91	146,12	-	-	-
BELÉM	Cais Público	487,10	226,02	399,67	185,45	-	-	371,25	172,27	377,03	174,95	-22,60
VILA DO CONDE	Cais Público	-	-	-	-	-	-	232,77	108,01	499,99	232,00	-
RECIFE	Cais Público	475,41	220,60	-	-	205,50	95,36	500,64	232,31	-	-	-
SUAPE	Tecon	465,27	215,89	458,09	212,56	364,42	169,09	287,13	133,23	249,21	115,64	46,44
PARANAGUÁ	TCP	488,27	226,57	354,26	164,38	325,98	151,26	368,06	170,79	381,64	177,09	-21,84
ITAGUAÍ	Tecon	-	-	406,61	188,67	374,77	173,90	23,72	107,06	-	-	-
RIO DE JANEIRO	Libra	445,41	206,68	312,24	144,88	335,07	155,48	319,85	148,42	319,16	148,10	28,34
RIO DE JANEIRO	MultiRio	480,80	223,10	360,51	167,28	360,40	167,23	292,89	135,90	310,65	144,14	35,39
NATAL	Cais Público	-	-	-	-	-	-	-	-	184,37	85,55	-
RIO GRANDE	Tecon	546,98	253,81	408,80	189,69	415,74	192,91	283,84	131,71	324,65	150,64	-40,65
IMBITUBA	Cais Público	-	-	-	-	-	-	250,69	116,33	284,55	132,04	-
ITAJAÍ	Cais Público	-	-	-	-	-	-	-	-	270,76	125,64	-
ITAJAÍ	Teconvi	511,59	237,39	375,23	174,11	285,03	132,26	280,72	130,26	227,15	105,40	55,60
S. FCO DO SUL	Cais Público	424,38	196,92	405,32	188,07	276,74	128,41	236,69	109,83	230,44	106,93	45,70
SANTOS	Cais Público	605,50	280,96	401,89	186,48	302,93	140,57	369,41	171,41	298,25	138,39	50,74
SANTOS	Cosipa	433,46	201,13	402,39	186,72	310,10	143,89	401,62	186,36	-	-	-
SANTOS	Libra (T35)	-	-	-	-	265,08	123,00	224,64	104,23	280,02	129,93	-
SANTOS	Libra (T37)	-	-	-	-	329,13	152,72	264,60	122,78	292,29	135,63	-
SANTOS	Tecon	517,10	239,94	433,91	201,34	386,98	179,57	262,87	121,98	218,51	101,39	-57,74
SANTOS	Tecondi	441,45	204,84	411,55	190,96	312,53	145,02	363,24	168,55	-	-	-

Fontes dos dados básicos: pesquisa de campo ANTAQ
Valores atualizados pelo IGP-DI (dezembro de cada ano até agosto de 2006)
Valor médio do dólar americano em agosto de 2006: US\$ 1,00 = R\$ 2,1551
Porto de Vitória (TVV) encontra-se em fase de recebimento dos dados

VARIAÇÃO DOS PREÇOS MÉDIOS TOTAIS PARA SOJA E FARELOS

Nos terminais que movimentam soja e farelo, os preços médios dos serviços portuários também caíram, de 2001 a 2005. A queda mais acentuada no período foi a de 52,97% registrada no Corex, cais público especializado em graneis sólidos do Porto de Paranaguá, onde o preço caiu de R\$ 10,50 por tonelada de soja e farelos para R\$ 4,94. É o preço mais baixo do Brasil. O Terminal da Cargill, localizado no Porto de Santos, apresentou a segunda maior redução no período (50,95%), quando o preço médio dos serviços baixou de R\$ 13,14 para R\$ 6,45.

A menor redução no período foi de 2,95%,

verificada no cais público de São Francisco do Sul (SC), onde, de 2001 a 2005, o preço médio baixou de R\$ 8,90 para R\$ 8,64. A segunda menor queda foi de 7,82% no Terminal da Bianchini, no Porto de Rio Grande (RS), quando no período de 2001 a 2005 o preço médio foi de R\$ 10,66 para R\$ 9,83.

A classificação dos terminais por preço médio em 2005, em ordem crescente (do mais barato para o mais caro), apresenta em 1º lugar o Corex de Paranaguá (R\$ 4,94); o Terminal da Cargil, em Santos, em segundo (R\$ 6,45); o Cais Público de São Francisco do Sul, em terceiro (R\$ 8,64); em quarto lugar, o Terminal da Bianchini, no Porto de Rio Grande (R\$ 9,83) e, por último, o Teçu 2, do Porto de Santos (R\$ 10,27).

PREÇOS MÉDIOS TOTAIS - MOVIMENTAÇÃO DE SOJA E FARELOS

por tonelada

Porto	Terminal	2001		2002		2003		2004		2005		Variação em 2001-2005
		R\$	US\$	R\$	US\$	R\$	US\$	R\$	US\$	R\$	US\$	
PARANAGUÁ	Cais Público	-	-	-	-	-	-	10,98	5,10	-	-	-
PARANAGUÁ	Corex	10,50	4,87	8,05	3,73	13,36	6,20	11,65	5,40	4,94	2,29	-52,97
RIO GRANDE	Bianchini	10,66	4,95	7,49	3,47	4,18	1,94	4,06	1,88	9,83	4,56	-7,82
RIO GRANDE	Bunge	-	-	-	-	-	-	10,19	4,73	-	-	-
RIO GRANDE	Tergrasa	-	-	-	-	7,03	3,26	5,85	2,72	-	-	-
RIO GRANDE	Termasa	-	-	4,63	2,15	12,93	6,00	7,42	3,44	-	-	-
S. FCO DO SUL	Cais Público	8,90	4,13	6,25	2,90	-	-	4,74	2,20	8,64	4,01	-2,95
SANTOS	Cargil	13,14	6,10	8,98	4,17	7,54	3,50	5,78	2,68	6,45	2,99	-50,95
SANTOS	Corex	12,95	6,01	9,36	4,34	6,36	2,95	4,69	2,17	-	-	-
SANTOS	Teçu 2	-	-	-	-	6,92	3,21	7,87	3,65	10,27	4,77	-
SUAPE	Tecon	465,27	215,89	458,09	212,56	364,42	169,09	287,13	133,23	249,21	115,64	-46,44
PARANAGUÁ	TCP	488,27	226,57	354,26	164,38	325,98	151,26	368,06	170,79	381,64	177,09	-21,84

Fonte dos dados básicos: pesquisa de campo ANTAQ
Valores atualizados pelo IGP-DI (dezembro de cada ano até agosto de 2006)
Valor médio do dólar americano em agosto de 2006: US\$ 1,00 = R\$ 2,1551

INDICADORES DE ATRATIVIDADE

Este indicador é composto por três variáveis: preços dos serviços portuários, prancha média e tempo médio de espera para atracação dos navios. Foi calculado, atribuindo-se a cada uma destas, notas de cinco a dez pontos e extraindo-se, ao final, a média aritmética das três notas.

O indicador mede a atratividade que cada porto/terminal exerce sobre os usuários. O ranking para os portos/terminais estudados referente à movimentação de contêineres, soja, farelos e trigo é apresentado nas tabelas a seguir.

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES - CAIS PÚBLICOS
PREÇOS X PRANCHA MÉDIA X TEMPO MÉDIO DE ESPERA - 2005

Porto	Terminal	Preço	P. Média	T. Médio	Índice (5 a 10)	Classificação
		R\$	u/h	h/n		
Salvador	Cais Público	235,93	13	0	9,4	1
Manaus	SNPH	248,79	12	0	9,2	2
São Fco do Sul	Cais Público	230,44	18	19	9,1	3
Santos	Margem Direita	298,25	13	7	8,7	4
Imbituba	Cais Público	284,55	11	5	8,6	5
Fortaleza	Cais Público	293,74	9	5	8,3	6
Belém	Cais Público	377,03	4	0	7,4	7
Itajaí	Cais Público	270,76	12	37	7,4	8
Vila do Conde	Cais Público	499,99	5	3	6,7	9

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES - TERMINAIS ARRENDADOS
PREÇOS X PRANCHA MÉDIA X TEMPO MÉDIO DE ESPERA - 2005

Porto	Terminal	Preço	P. Média	T. Médio	Índice (5 a 10)	Classificação
		R\$	u/h	h/n		
Santos	Tecon	218,51	33	13	9,0	1
Salvador	Tecon	195,57	18	0	8,9	2
Santos	Libra (T37)	292,29	32	10	8,5	3
Santos	Libra (T35)	280,02	27	10	8,2	4
Rio de Janeiro	Libra	319,16	18	1	7,9	5
Rio de Janeiro	MultRio	310,65	17	1	7,9	6
Suaape	Tecon	249,21	14	5	7,9	7
Rio Grande	Tecon	324,65	27	14	7,6	8
Manaus	Chibatão	335,52	10	0	7,2	9
Manaus	Super Terminais	407,54	17	0	7,2	10
Itajaí	Teconvi	227,15	20	25	7,1	11
Paranaguá	TCP	381,64	23	11	7,1	12

MOVIMENTAÇÃO SOJA E FARELOS
PREÇOS X PRANCHA MÉDIA X TEMPO MÉDIO DE ESPERA - 2005

Porto	Terminal	Preço	P. Média	T. Médio	Índice	Classificação
		R\$	u/h	h/n	(5 a 10)	
Paranaguá	Corex	4,94	14.754	66	8,7	1
São Fco do Sul	Cais Público	8,64	15.475	90	7,2	2
Santos	Cargil	6,45	9.932	82	7,1	3
Rio Grande	Bianchini	9,83	5.161	8	6,8	4
Santos	Teaçu 2	10,27	5.340	67	5,5	5

MOVIMENTAÇÃO DE TRIGO - CAIS PÚBLICO
PREÇOS X PRANCHA MÉDIA X TEMPO MÉDIO DE ESPERA - 2005

Porto	Terminal	Preço	P. Média	T. Médio	Índice	Classificação
		R\$	u/h	h/n	(5 a 10)	
Paranaguá	Corex	3,44	13.362	29	8,7	1
Fortaleza	Cais Público	6,36	7.485	9	8,4	2
Salvador	Moinho Salvador	7,98	2.077	0	7,8	3
Natal	Cais Público	6,72	3.329	11	7,7	4
Belém	Cais Público	9,16	993	0	7,5	5
Recife	Cais Público	8,97	2.163	12	7,1	6
São Fco do Sul	Cais Público	13,14	3.110	3	7,1	7
Santos	Cais Público	9,79	3.551	22	6,7	8
Imbituba	Cais Público	9,55	3.070	27	6,5	9
Santos	Moinho Salvador	14,70	2.001	14	6,2	10
Itaqui	Cais Público	14,91	1.285	36	5,0	11

MOVIMENTAÇÃO DE TRIGO - TERMINAIS ARRENDADOS
PREÇOS X PRANCHA MÉDIA X TEMPO MÉDIO DE ESPERA - 2005

Porto	Terminal	Preço	P. Média	T. Médio	Índice	Classificação
		R\$	u/h	h/n	(5 a 10)	
Rio Grande	Tergrasa	4,88	16.912	26	10,0	1
Rio Grande	Termasa	6,10	4.507	33	7,9	2
Rio Grande	Bianchini	6,42	4.094	36	7,7	3
Santos	Corex	6,19	5.610	80	6,6	4
São Fco do Sul	Terban	12,11	5.080	59	5,8	5

VARIAÇÃO DOS PREÇOS MÉDIOS TOTAIS PARA TRIGO

Nos terminais que movimentam trigo, houve também queda dos preços médios dos serviços portuários de 2001 a 2005. A maior foi a de 63,15% registrada no Terminal Moinho Santista, do Porto do Rio de Janeiro, onde o preço caiu de R\$ 30,12 por tonelada de trigo para R\$ 11,10. Mas o preço mais baixo do Brasil é o do cais público especializado em grãos sólidos do Porto de Paranaguá, o Corex, onde o preço por tonelada de soja movimentada é de apenas R\$ 3,44. O terminal Corex (arrendado), localizado no Porto de Santos, apresentou a segunda maior redução no período (55,98%), quando o preço médio dos serviços baixou de R\$ 14,07 para R\$ 6,19.

A menor queda no período foi de 8,66%, verificada no cais público de São Francisco do Sul

(SC), onde, de 2001 a 2005, o preço médio baixou de R\$ 14,38 para R\$ 13,14. A segunda menor queda foi a de R\$ 13,64 no terminal da Termasa, no Porto de Rio Grande (RS), quando no período de 2001 a 2005 o preço médio foi de R\$ 7,07 para R\$ 6,10.

A classificação dos terminais por preço médio em 2005, em ordem crescente (do mais barato para o mais caro), apresenta em 1º lugar o Corex de Paranaguá (R\$ 3,44); o Terminal da Tergrasa, no Porto de Rio Grande, em segundo (R\$ 4,88); o Terminal da Termasa, também no Porto de Rio Grande, em terceiro (R\$ 6,10); em quarto lugar, o Corex (arrendado), no Porto de Santos (R\$ 6,19) e, em quinto, o cais público do Porto de Fortaleza (R\$ 6,36).

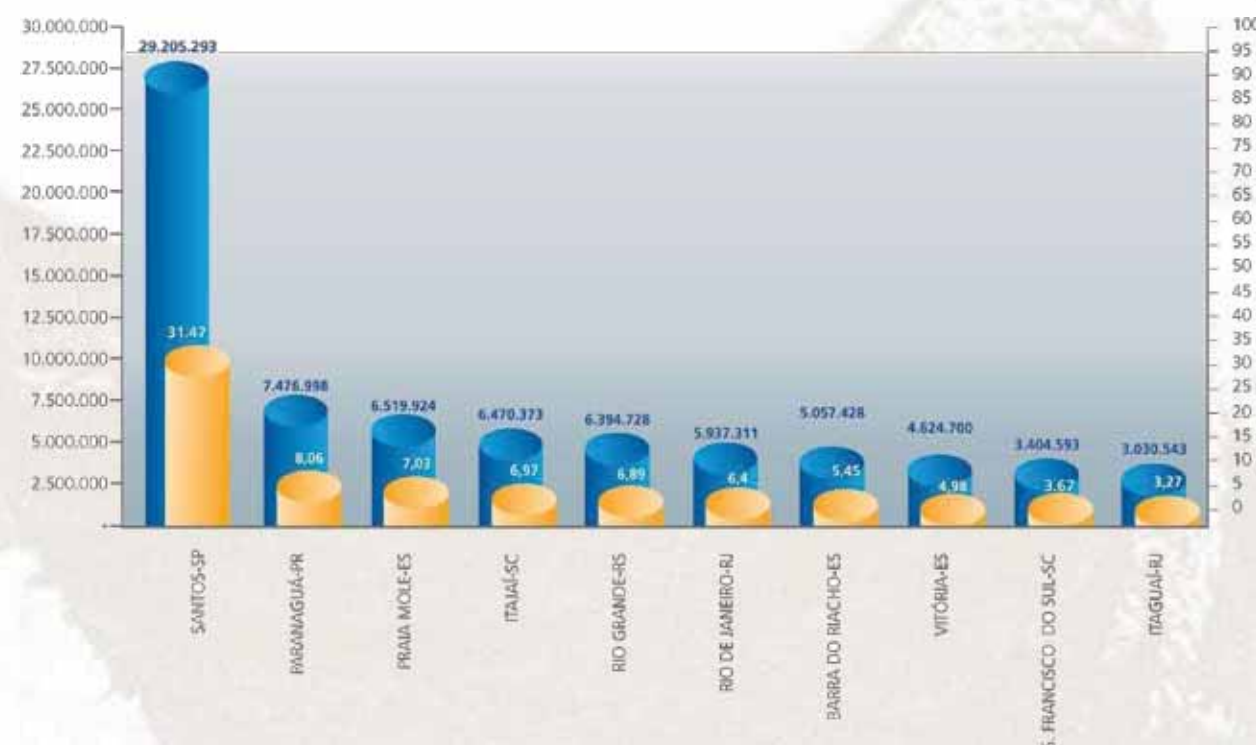
DISTRIBUIÇÃO DE CARGA GERAL POR PORTO EM 2005

O Porto de Santos (SP) apresentou o maior movimento de carga geral no país, ao atingir 29.205.293 toneladas em 2005 ou 31,48% das 92.778.249 toneladas movimentadas na rede portuária brasileira. Paranaguá (PR) foi responsável por 8,06% ao movimentar 7.476.998 toneladas no período. Os demais destaques nesse setor foram os portos de Itajaí (SC) e Rio Grande (RS) e os terminais de uso privativo situados em Praia Mole, todos acima

das 6 milhões de toneladas movimentadas em 2005, acima dos 6% do total nacional. Rio de Janeiro e os terminais de uso privativo de Barra do Riacho (ES) superaram as 5 milhões de toneladas/ano.

Somando-se as quantidades transportadas em granel líquido e granel sólido, os portos do país alcançaram 645.900.490 toneladas movimentadas em 2005.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE CARGA GERAL POR PORTO - 2005
Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



GRANEL LÍQUIDO

Os portos brasileiros movimentaram, em 2005, um total de 160.318.309 de toneladas de graneis líquidos (combustíveis, solventes, óleos vegetais, etc.). O Porto de São Sebastião (SP)* foi o que mais movimentou, 47.248.708 toneladas

ou 29,49% do total. O porto baiano de Aratu foi responsável por 15,89% do total nacional, 25.454.768 toneladas. Na casa dos 13 milhões de toneladas foram listados os portos de Angra dos Reis (RJ)* e Santos (SP), representando, cada um deles, mais de 8% do total da movimentação de graneis líquidos.

* O granel movimentado nos portos de São Sebastião e Angra dos Reis é, na verdade, movimentação dos terminais de uso privativo da TRANSPETRO (TEBAR E TEBIG), pois os portos mencionados não escoam esses produtos em quantidades significativas.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE GRANEL LÍQUIDO POR PORTO - 2005
Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional

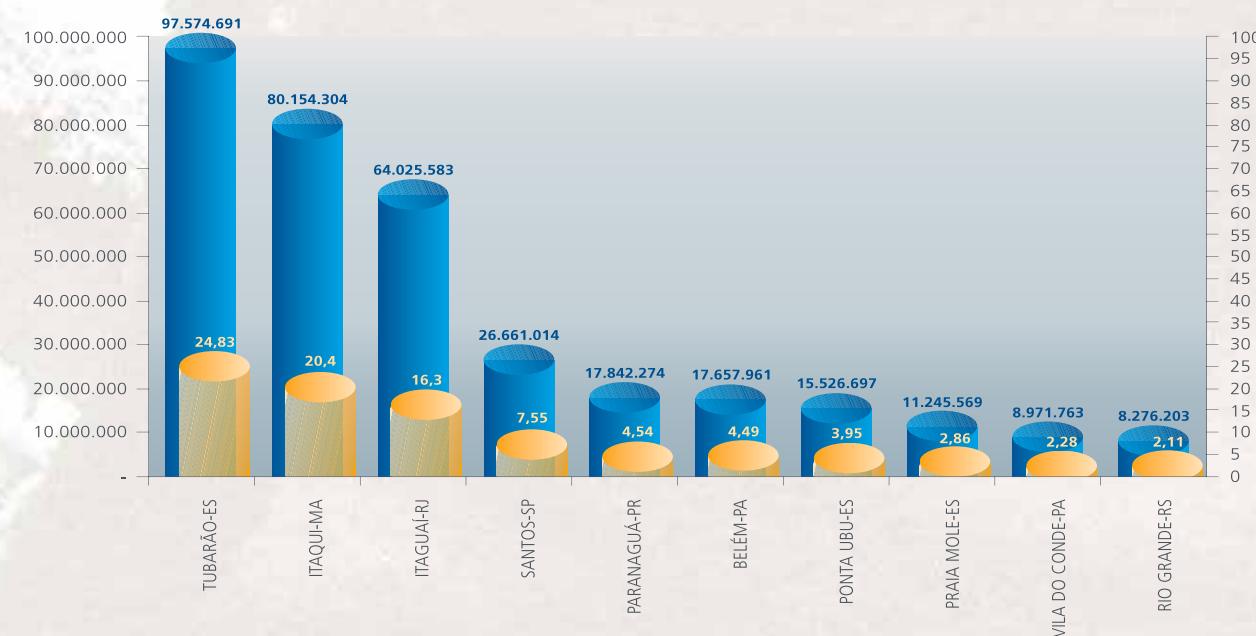


GRANEL SÓLIDO

Os graneis sólidos (minério de ferro, soja, trigo, etc.) que passaram pelos portos brasileiros, em 2005, somaram 392.903.932 toneladas. Desse total, 24,83% ou 97.574.691 toneladas foram movimentadas no terminal de uso privativo de

Tubarão (ES). O complexo portuário do Maranhão veio logo em seguida, com 80.154.304 toneladas ou 20,41% do total. O complexo portuário de Itaguaí (RJ) movimentou mais de 16% do total nacional, atingindo 64.025.583 toneladas. O porto santista ficou com 7,55% do total, tendo movimentado 26,6 milhões de toneladas em 2005.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE GRANEL SÓLIDO POR PORTO - 2005
Quantidade Movimentada e Percentual de Participação sobre o Total Nacional



PANORAMA AQUAVIÁRIO

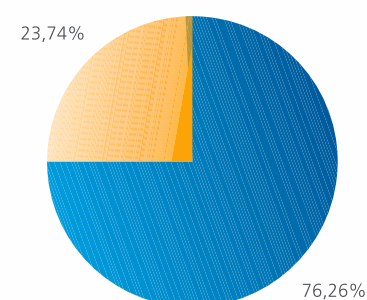


PERCENTUAIS DE PARTICIPAÇÃO

Os terminais de uso privativo existentes no Brasil são responsáveis por cerca de dois terços da movimentação de carga no país. Respondem por 69,29% da movimentação de graneis sólidos, enquanto que os portos

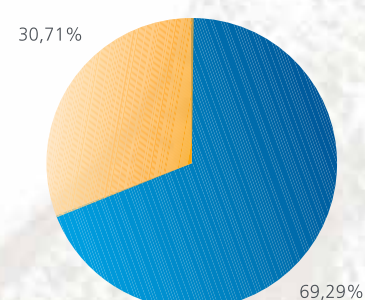
organizados movimentam 30,71%. Em relação a graneis líquidos e carga geral, a participação dos terminais sobe para 76,26%, deixando 23,74% para os portos organizados.

PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO POR NATUREZA - GRANEL LÍQUIDO



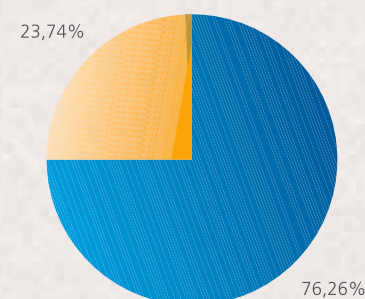
PORTO ORGANIZADO
TERMINAL DE USO PRIVATIVO

PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO POR NATUREZA - GRANEL SÓLIDO



PORTO ORGANIZADO
TERMINAL DE USO PRIVATIVO

PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO POR NATUREZA - CARGA GERAL

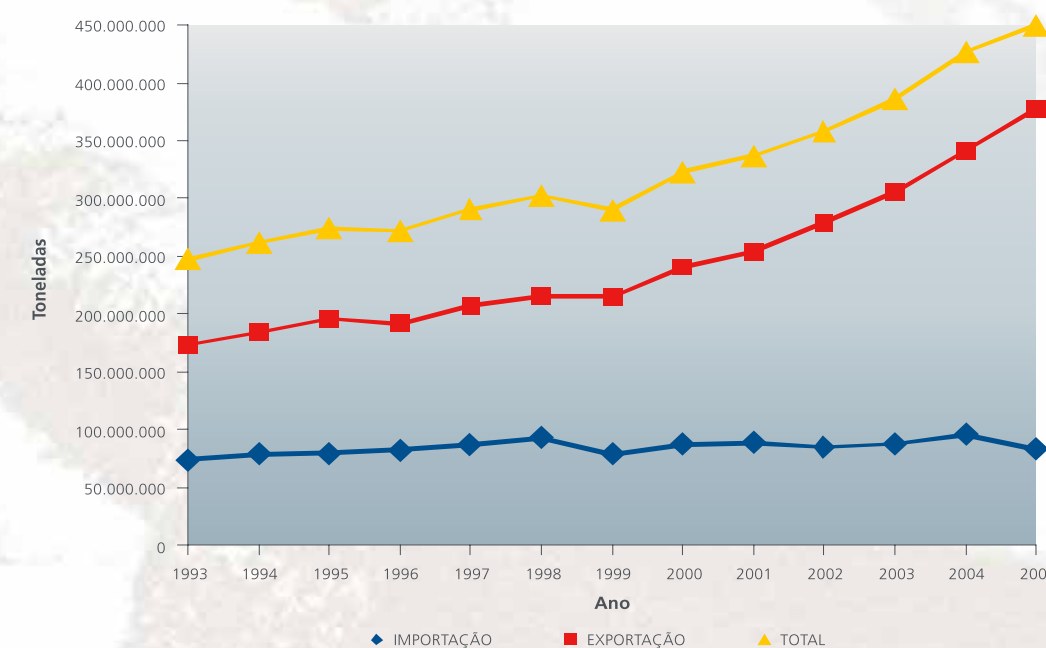


PORTO ORGANIZADO
TERMINAL DE USO PRIVATIVO

EXPORTAÇÃO QUASE DOBROU EM DEZ ANOS

O movimento de mercadorias nos portos brasileiros mostra que, enquanto as importações permaneceram quase estáveis, tendo inclusive reduzido em 2005, as exportações praticamente dobraram nos últimos dez anos. O país exportou

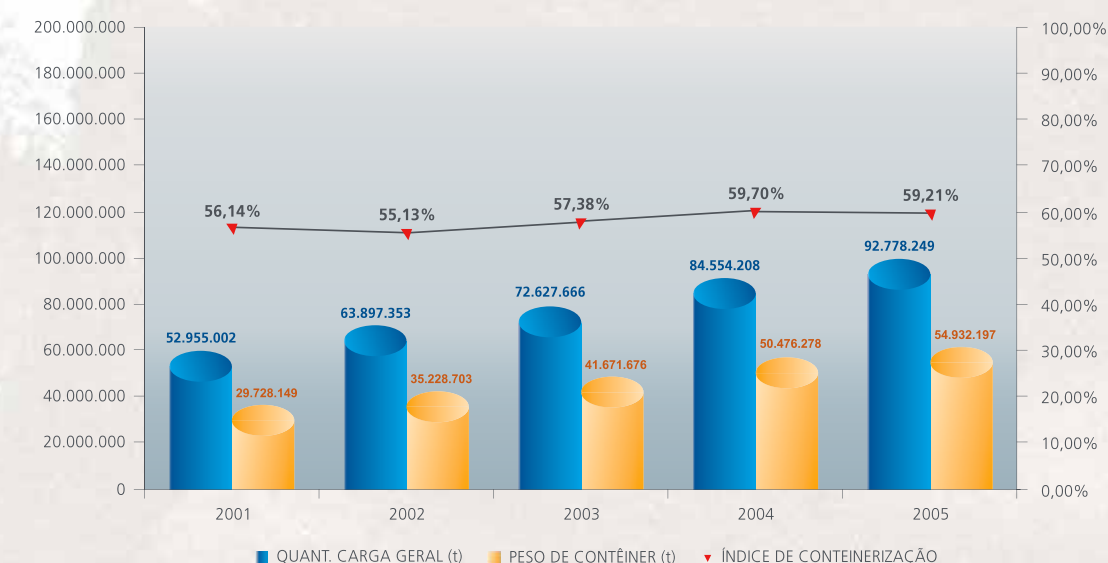
79 milhões de toneladas em 1995 e superou os 390 milhões de toneladas em 2005, considerando apenas o movimento nos portos. O crescimento foi de 97% nesse período.



CRESCER O USO DE CONTÊINER

A opção por transportar cargas acondicionadas em contêineres vem crescendo desde 2002 e, em 2005, atingiu 54.932.197 toneladas, o equivalente a 59,21% do que é

transportado como carga geral. Há quatro anos, o índice de containerização foi de 55,13%, quando foram transportadas 35.228.703 toneladas nessa modalidade.



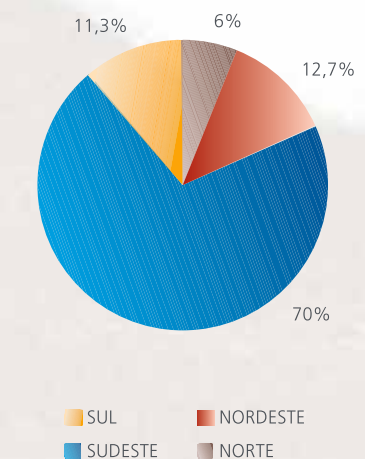
DISTRIBUIÇÃO REGIONAL DAS EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO (EBNs) AUTORIZADAS

DISTRIBUIÇÃO REGIONAL DAS EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO (EBNs) AUTORIZADAS

Desde a instalação da ANTAQ, em fevereiro de 2002, até agosto de 2006, a Agência autorizou 150 EBNs que atuam na navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio portuário, apoio portuário dragagem e de apoio marítimo, uma média anual de 38 novas EBNs autorizadas. A lista das empresas se encontra no site www.antaq.gov.br.

A região com maior número de novas EBNs foi a Sudeste, com 105 ou 70% do total. O Nordeste obteve 19 outorgas (12,7%) e os Estados do Sul receberam 17 ou 11,3%. Na Região Norte foram autorizadas 9 EBNs novas ou 6% do total.

EBNs - DISTRIBUIÇÃO REGIONAL



POR TIPO

Quanto à distribuição por tipo de navegação, houve casos de empresas que, no mesmo documento de outorga, receberam autorizações para atuar em mais de uma modalidade. Nesse caso, a contagem sobe para 199 autorizações, das quais 41,2% do total ou 82 foram para o apoio portuário – navegação realizada exclusivamente nos portos e terminais, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

Outras 51 autorizações ou 25,6% do total foram outorgadas a empresas que trabalham com apoio marítimo – modalidade de navegação



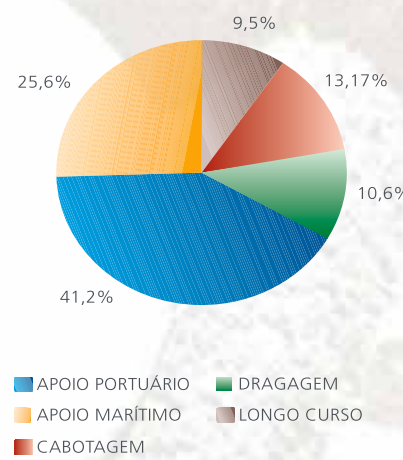
PANORAMA AQUAVIÁRIO



feita em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica para o apoio logístico a embarcações e instalações envolvidas na pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos. As navegações de apoio participaram, portanto, com 66,8% do total de 199 autorizações concedidas às 150 novas EBNs aprovadas pela ANTAQ nos últimos cinco anos.

Do total de autorizações, 13,1% (26) foram outorgadas para atuação em navegação de cabotagem – navegação realizada entre portos ou pontos do território brasileiro. Foram outorgadas ainda 21 autorizações (10,6%) para empresas interessadas em realizar a dragagem – procedimento de retirada dos resíduos (areia, lodo, entulho, etc.) acumulados no fundo dos rios e mares. As 19 (9,5%) restantes foram outorgadas a empresas que pretendiam atuar em navegação de longo curso – navegação feita entre portos brasileiros e estrangeiros.

EBNs POR TIPO DE NAVEGAÇÃO



TIPO X REGIÃO

A distribuição por tipo de navegação das 199 autorizações outorgadas às 150 novas EBNs foi mais equilibrada na Região Sudeste: o apoio portuário contribuiu com 35,5%, o apoio marítimo com 28,9%, seguidos da cabotagem, dragagem e navegação de longo curso com, respectivamente, 13,7%, 12,4% e 9,5% do total. Nas demais regiões, a navegação de apoio portuário alcançou mais da metade das autorizações: 53,8% no Nordeste, 69,5% no Sul e 58,3% na Região Norte.

A navegação de apoio marítimo registrou

19,2% das autorizações para novas EBNs nos Estados do Nordeste, 8,9% no Sul e 25% na Região Norte. A cabotagem ficou com 11,6% das autorizações na Região Nordeste, 8,8% no Sul e 8,4% nos Estados do Norte. A dragagem, por sua vez, representou 11,5% das autorizações no Nordeste e 4,4% no Sul. Na Região Norte, não houve registro de autorização para dragagem. Finalmente, a navegação de longo curso participou com 3,9% das autorizações outorgadas no Nordeste, 8,4% no Sul e 8,3% na Região Norte do Brasil.

AFRETAMENTOS PROCESSADOS (AUTORIZAÇÕES/REGISTROS)

No período de 1º de janeiro de 2004 a 31 de agosto de 2006, a ANTAQ processou um total de 10.925 afretamentos nas Navegações

de Longo Curso, Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário. Desse total, a cabotagem foi responsável por mais da metade: alcançou 58%,

com 6.343 afretamentos. Para o longo curso foram processados 3.784 afretamentos (34,7%), para o apoio marítimo 714 afretamentos (6,5%) e para o apoio portuário 84 afretamentos processados (0,8%).

No mesmo período, o afretamento por espaço – modalidade em que se afreta um espaço determinado numa embarcação – foi a modalidade com maior número de afretamentos processados, 6.757 ou 61,8 % do total. O afretamento por tempo – modalidade

em que se afreta uma embarcação já armada e tripulada por tempo determinado, alcançou 2.477 afretamentos ou 22,8 % do total. Por viagem – afretamento de embarcação já tripulada para o transporte de carga em uma viagem alcançou 1.613 afretamentos ou 14,7% do total. E o afretamento a casco nu – modalidade em que se afreta uma embarcação por tempo determinado, com direito a designar o comandante e a tripulação, alcançou 78 afretamentos ou 0,7% do total.

AFRETAMENTO PROCESSADO - POR MODALIDADE

Ano	Por tempo					Casco nu					Por viagem					Por espaço				
	LC	C	AM	AP	Total	LC	C	AM	AP	Total	LC	C	AM	AP	Total	LC	C	AM	AP	Total
2003	277	112	134	16	539	2	0	0	0	2	242	91	0	0	333	298	1348	0	0	1646
2004	297	163	169	15	644	7	6	1	1	15	288	90	0	0	378	422	1672	0	0	2094
2005	269	205	195	20	689	7	6	9	6	28	392	139	0	0	531	510	1276	0	0	1786
2006	238	155	190	22	605	7	6	16	4	33	276	95	0	0	371	252	979	0	0	1231
Total	1081	635	688	73	2477	23	18	26	11	78	1198	415	0	0	1613	1482	5275	0	0	6757

LC – Longo Curso; C – Cabotagem; AM – Apoio Marítimo; AP – Apoio Portuário

POR MODALIDADE

A maior parte dos afretamentos por tempo, 43,7% do total (1.081), foi processada pela navegação de longo curso. A navegação de apoio marítimo foi responsável por 27,8% (688) dos afretamentos, a cabotagem por 25,5% (635) dos afretamentos e a navegação de apoio portuário por 3,0% (73) dos afretamentos por tempo realizados no período de 1º de janeiro de 2003 a 31 de agosto de 2006.

O maior número de afretamentos a casco nu ficou por conta da navegação de apoio marítimo com 33,4% do total (26) processados. A navegação de longo curso contou com 29,4% (23), a cabotagem com 23% (18) e o apoio portuário com 14,2% (11).

Na modalidade de afretamento por viagem, predominou a navegação de longo curso com 74,3% (1.198) dos afretamentos. A cabotagem

perfez 25,7% (415) do total dos afretamentos processados. Não houve afretamentos por viagem nas navegações de apoio marítimo e portuário no período.

A cabotagem foi o tipo de navegação que mais utilizou os afretamentos por espaço, com 78% (5.275) do total processado. Já a navegação de longo curso participou com 22% (1.482) do total de afretamentos processados. Não houve afretamento por espaço nas navegações de apoio marítimo e portuário no período.

No período em questão, a média de afretamentos foi de 2.731 por ano. A média anual de afretamentos por modalidade foi de 1.689 por espaço, 619 por tempo, 403 por viagem e 19 afretamentos a casco nu. Já a média anual por tipo de navegação foi de 1.585 afretamentos na cabotagem, 946 na navegação de longo curso, 178 no apoio marítimo e 21 no apoio portuário.

AFRETAMENTO PROCESSADO - MODALIDADE/ANO

Modalidade	2003					2004					2005					2006					Total				
	LC	C	AM	AP	Total	LC	C	AM	AP	Total	LC	C	AM	AP	Total	LC	C	AM	AP	Total	LC	C	AM	AP	Total
Por tempo	277	112	134	16	539	297	163	169	15	644	269	205	195	20	689	238	155	190	22	605	1081	635	688	73	2477
Casco Nu	2	0	0	0	2	7	6	1	1	15	7	6	9	6	28	7	6	16	4	33	23	18	26	11	78
Por viagem	242	91	0	0	333	288	90	0	0	378	392	139	0	0	531	276	95	0	0	371	1198	415	0	0	1613
Por espaço	298	1348	0	0	1646	422	1672	0	0	2094	510	1276	0	0	1786	252	979	0	0	1231	1482	5275	0	0	6757
Total	819	1551	134	16	2520	1014	1931	170	16	3131	1178	1626	204	26	3034	773	1235	206	26	2240	3784	6343	714	84	10925

LC – Longo Curso; C – Cabotagem; AM – Apoio Marítimo; AP – Apoio Portuário

FROTA PRÓPRIA

A frota brasileira da navegação marítima e de apoio é composta por 799 embarcações, com idade média de 19 anos e capacidade total de transporte de 3.906.090 TPBs (toneladas de porte bruto). Os petroleiros e os graneleiros representam apenas 9% (72) do número de embarcações, mas respondem por 68,37% da capacidade total (2.671.264 TPBs). Por outro lado, as lanchas e os rebocadores/empurradores perfazem 53,56% (428) do total de embarcações, mas respondem por apenas 1,15% da capacidade total de transporte (45.161 TPBs).

Outros tipos de embarcação que merecem

destaque pelo valor da carga são os navios porta-contêineres, dos quais há seis (0,76%) no Brasil, responsáveis por 3,65% (142.816 TPBs) da capacidade somada; e as embarcações roll-on/roll-off, empregadas no transporte de automóveis, que são cinco (0,62%), com 2,87% (112.280 TPBs) da capacidade de transporte da frota nacional.

As cinco embarcações com maior TPB – os petroleiros, os graneleiros, as barcas, os porta-contêineres e os cargueiros – representam, somadas, 16,88% ou 135 unidades que compreendem 83,14% do potencial de transporte da frota brasileira.

FROTA BRASILEIRA - NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO

EMBARCAÇÃO	QTDE.	%	TOTAL TPB	%	IDADE MÉDIA
BALSA	42	5,25	104.177	2,66	7
BARCAÇA	50	6,25	320.710	8,21	26
CABREA/GUINDASTE	6	0,76	1.683	0,04	16
CARGUEIRO	7	0,87	113.329	2,91	34
CHATA	47	5,88	15.243	0,39	38
DRAGA	47	5,88	111.262	2,84	30
FRIGORÍFICO	2	0,26	3.838	0,09	21
GLP	12	1,51	81.261	2,08	19
GRANELEIRO	25	3,12	1.163.957	29,79	17
LANCHA	139	17,39	1.501	0,04	15
MANUSEIO DE ESPIAS	4	0,51	1.099	0,03	4
OUTRAS EMBARCAÇÕES	12	1,51	42.844	1,09	17
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	7	0,87	342	0,08	16
PETROLEIRO	47	5,88	1.507.307	38,58	27
PORTA-CONTÊINER	6	0,76	142.816	3,65	16
REBOCADOR/EMPURRADOR	289	36,17	43.660	1,11	13
REBOCADOR/SUPRIMENTO	3	0,37	2.561	0,06	15
ROLL-ON/ROLL-OFF	5	0,62	112.280	2,87	16
SUPRIMENTO (SUPPLY)	45	5,63	96.163	2,46	10
TANQUE QUÍMICO	4	0,51	40.057	1,02	24
TOTAL	799	100	3.906.090	100	19

PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO

No período de 1º de janeiro de 2003 a 30 de setembro de 2006, a ANTAQ realizou 90 fiscalizações na área de navegação marítima e de apoio, média de 22,5 procedimentos por ano. A maioria deles (53,3% ou 48 fiscalizações, média de 12 por ano) foi motivada pela operação de empresas de navegação sem outorga de autorização da Agência.

Os quatro motivos que mais ensejaram ações de fiscalização, exceto a operação de

empresas de navegação sem autorização da ANTAQ, foram os seguintes: regularidade operacional para manutenção da outorga de autorização; inadequação da outorga de autorização à Resolução N° 52; situação operacional de embarcação garantidora da outorga de autorização e o transporte de carga prescrita realizada por navio estrangeiro sem a devida autorização da Agência. Ao todo, esses motivos representaram 25,5% (23) do total de ações de fiscalização.

PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO INSTAURADOS

Motivo	Nº de Empresas			
	2003	2004	2005	Out/2006
Não adequação da outorga de autorização à Resolução nº 52/02-ANTAQ.	-	6	1	-
Operação de empresas de navegação sem outorga de autorização da ANTAQ.	2	25	14	7
Situação operacional de embarcação garantidora da outorga de autorização da ANTAQ.	-	-	4	-
Denúncia por parte da Receita Federal sobre fraudes fiscais e cambiais no transporte marítimo de carga.	1	-	-	-
Transporte de carga prescrita realizada por navio estrangeiro sem a devida autorização da ANTAQ.	1	-	2	1
Operação de empresas de terceira bandeira em tráfego coberto por acordo bilateral.	1	-	1	1
Denúncia de cobertura de bandeira para beneficiar o transporte de carga realizado por empresa de navegação estrangeira.	1	-	-	-
Operação irregular de embarcação estrangeira na navegação de cabotagem.	1	1	-	-
Operação irregular de empresa estrangeira na navegação de cabotagem.	-	-	1	1
Irregularidade na circularização de pedido de afretamento de embarcação estrangeira.	-	-	-	1
Operação de navio estrangeiro sem o devido cumprimento do Registro Especial Brasileiro – REB no Tribunal Marítimo ou sem qualquer outro tipo de afretamento autorizado.	-	-	3	-
Má prática comercial de empresas prestadoras de serviço de reboque portuário.	1	-	1	-
Fiscalização em estaleiros para verificação do cumprimento das condições legais exigidas para autorização de afretamento de embarcação estrangeira em substituição a embarcação em construção.	1	-	1	-
Regularidade no encaminhamento das informações anuais obrigatórias para manutenção de outorga de autorização da ANTAQ.	-	-	2	-
Regularidade Operacional para manutenção da outorga de autorização da ANTAQ.	-	-	-	8
Total de Procedimentos de Fiscalização Instaurados	9	32	30	19

Fonte: ANTAQ -SNA -GGOP -GFM

PANORAMA AQUAVIÁRIO

PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS
CONTENCIOSOS

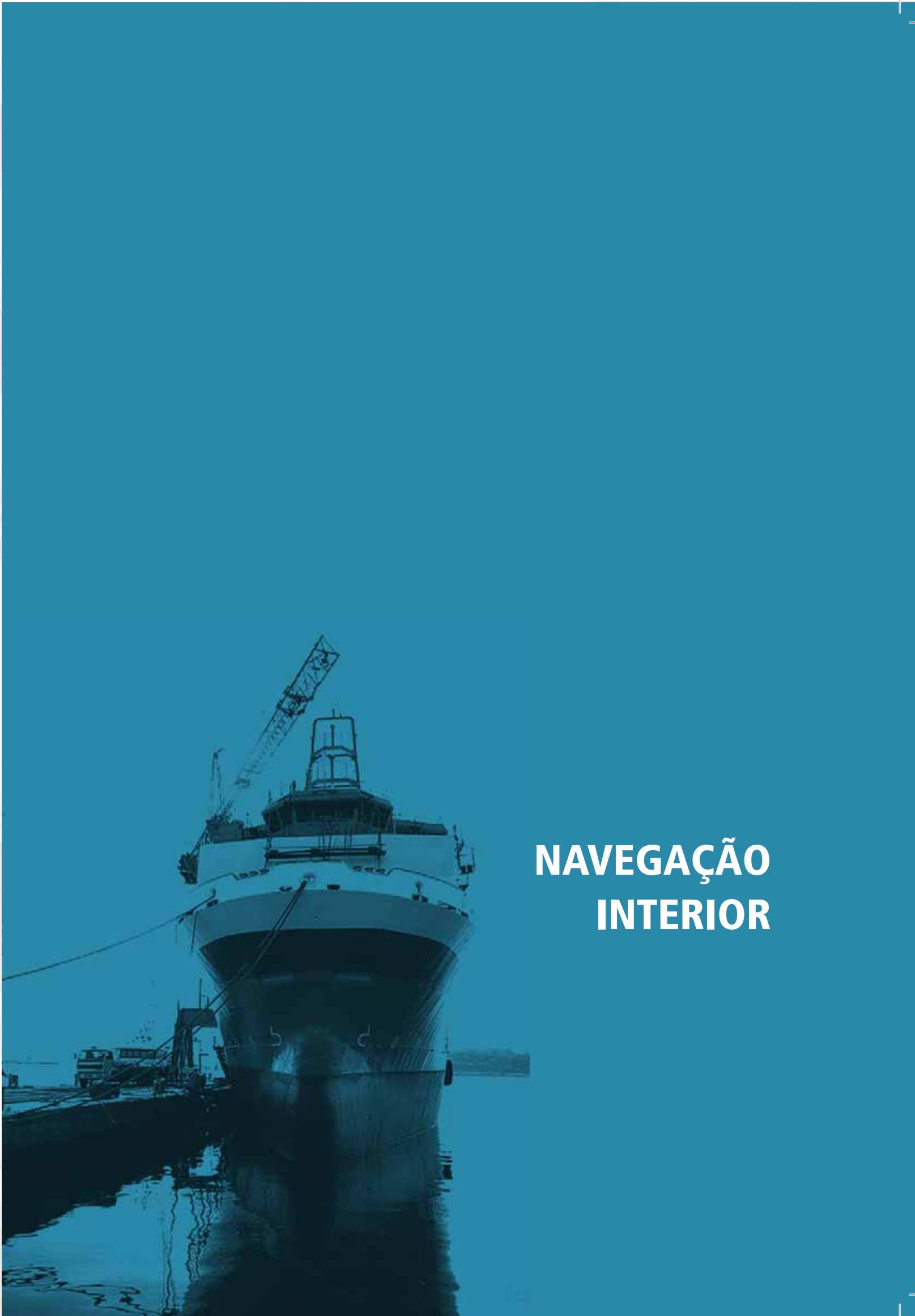
No período de 1º de janeiro de 2003 a 30 de setembro de 2006, a ANTAQ instaurou 45 procedimentos administrativos contenciosos, média de 11,3 por ano, dos quais dois terços (30) foram abertos contra empresas de navegação marítima e de apoio cujas outorgas de autorização se encontravam inadequadas em relação à Resolução Nº 52 de 2002.

O segundo principal motivo foi a operação de empresas de navegação sem outorga de autorização da ANTAQ, que representou 13,4% do total de procedimentos administrativos contenciosos, decorrentes de infrações constatadas durante ações de fiscalização.

PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS CONTENCIOSOS

Motivo	Nº de Empresas			
	2003	2004	2005	Out/2006
Não adequação da outorga de autorização à Resolução nº 52/02 - ANTAQ.	-	20	7	3
Operação de empresas de navegação sem outorga de autorização da ANTAQ.	-	1	3	2
Situação operacional de embarcação garantidora da outorga de autorização da ANTAQ.	-	-	1	1
Transporte de carga prescrita realizada por navio estrangeiro sem a devida autorização da ANTAQ.	-	-	1	-
Operação de empresas de terceira bandeira em tráfego coberto por acordo bilateral.	-	1	-	-
Operação irregular de embarcação afretada a casco nu, com suspensão de bandeira, na navegação de cabotagem.	-	-	2	-
Condições operacionais inadequadas de embarcação brasileira operando em águas internacionais.	1	-	-	-
Incidente relacionado com navio brasileiro no exterior.	-	1	-	-
Má prática comercial e monopólio no transporte de carga na Bacia Amazônica.	1	-	-	-
Total de Processos Administrativos Contenciosos Instaurados	2	23	14	6

Fonte: ANTAQ - SNA - GGOP - GFM



EMPRESAS PRECISAM DE AUTORIZAÇÃO DA ANTAQ



As empresas que operam na navegação interior também precisam de autorização da ANTAQ. Hoje, calcula-se que existem cerca de 600 empresas atuando no setor, a maioria sem registro na Agência. Em 2007, a meta da ANTAQ é dobrar o número de autorizações, 58 atualmente, e dar um passo longo rumo à regularização.

De acordo com o superintendente de Navegação Interior, Alex Oliva, a expectativa é de que, no ano seguinte, o número de empresas autorizadas chegue a 100. O superintendente informou ainda que a Federação das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário (Fenavega) e a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF) são parceiras da ANTAQ para atingir essa meta.

Para aumentar o número de empresas brasileiras de navegação interior (EBNIs), a ANTAQ disponibiliza em seu site as informações necessárias para que os empresários regularizem sua situação e passem a operar no transporte longitudinal de carga, no transporte longitudinal de passageiros e carga (misto) e em travessias.

No site da Agência, está disponível a Resolução nº 356/04 da ANTAQ, que aprova a norma para outorga de autorização para explorar serviço de transporte de carga na navegação interior de percurso longitudinal. Além disso, o interessado encontrará o requerimento-padrão para solicitar a autorização e também a Portaria nº 214/98 do Ministério dos Transportes, que regulamenta o transporte longitudinal de passageiros e de travessia.

De 2002 até dezembro de 2006, a ANTAQ emitiu 58 outorgas, sendo 39 para empresas operarem no transporte longitudinal de carga; uma para o transporte longitudinal de passageiros e carga (misto) e 15 para travessias. Além disso, foram autorizadas três adequações à Resolução Nº 356.

A ANTAQ também divulgou o número de afretamentos. De 2002 até dezembro de 2006, foram concedidos 71, sendo 14 no ano de 2006; 16 em 2005; 15 em 2004; 18 em 2003; e oito em 2002.

Também foram instaurados dois processos administrativos na navegação interior. Um deles tratou de denúncia contra J.F. Oliveira

Ltda. por má prática comercial e monopólio no transporte de carga na navegação fluvial da Amazônia. Esse processo já está extinto. Foi aplicada penalidade de advertência à empresa.

O segundo processo está apurando prática de prestação de serviço de forma irregular por empresa estrangeira em Guajará-Mirim/RO. O processo se encontra em andamento.

OUTORGAS DE AUTORIZAÇÃO - ANTAQ

Navegação Interior

EMPRESAS AUTORIZADAS	TOTAL	2006*	2005	2004	2003	2002
Longitudinal de Carga	38	15	12**	6	3	2
Longitudinal de Passageiros e Carga (Misto)	1	-	1	-	-	-
Travessias	14	1	7	3	-	3
TOTAL	53	16	20	9	3	5

* Atualizado até novembro/2006
** Transportes Bertolini Ltda. obtém nova autorização - Res. 521/05 (já possuía Res. 109/03)
** Chibatão Navegação e Comércio Ltda. obtém nova autorização - Res. 522/05 (já possuía Res. 253/04)

AFRETAMENTOS	TOTAL	2006*	2005	2004	2003	2002
CAAs emitidos	71	14**	16	15	18	8

* Atualizado até novembro/2006
** 13 afretamentos concedidos + 1 em análise

MAIS DE 650 EMBARCAÇÕES COMPÕEM A FROTA DE EMPRESAS AUTORIZADAS PELA ANTAQ

De 2002 a 2006, a ANTAQ autorizou 58 outorgas de operação na navegação interior. De acordo com dados atualizados até dezembro de 2006, a frota dessas empresas é composta por 667 embarcações próprias. Ao todo, essas embarcações pesam 561.341,75 toneladas por peso bruto (TPB). A idade média chega a 18 anos.

Balsa é o tipo de embarcação predominante na frota: 315, com 394.237,78 TPBs. A idade média desse tipo de embarcação é de 14 anos.

Em segundo lugar, aparece o rebocador/empurrador, com 179 embarcações, totalizando 5.706,58 TPBs e 24 anos de idade média. Bem abaixo, vem a barcaça, com 60 embarcações, aproximadamente 106.000 TPBs e idade média de oito anos.

Além do rebocador/empurrador, também foram analisadas as informações sobre rebocador. Em relação ao primeiro tipo de embarcação, foram contados 16 rebocadores, com peso de 419,64 TPBs e idade média de 27 anos.

PANORAMA AQUAVIÁRIO

EMPRESAS AUTORIZADAS - ANTAQ
Navegação Interior
FROTA - Embarcações Próprias

TIPO	QUANT.*	TPB	IDADE MÉDIA
Balsa	315	394.237,78	14,0
Barça	60	106.744,87	8,0
Cargueiro	1	133,30	11,0
Chata	40	51.397,92	33,0
Empurrador	45	2.287,76	18,0
Rebocador	16	419,64	27,0
Rebocador/Empurrador	179	5.706,58	24,0
Ferry Boat	2	413,90	11,0
Lancha	7	210,80	16,0
Lancha mista	1	162,00	2,0
Outras embarcações	2	270,00	56,0
TOTAL	667	561.341,75	18,6

* Atualizado até novembro/2006

625 EMBARCAÇÕES NO TRANSPORTE
LONGITUDINAL DE CARGA

A ANTAQ contabilizou 625 embarcações próprias que compõem a frota das 53 empresas autorizadas pela Agência para operar no transporte longitudinal de carga. Nesse tipo de navegação interior, foram relacionados apenas dois tipos de embarcação: balsa e empurrador/rebocador.

Das 625 embarcações, um pouco mais de 400 eram balsas, totalizando 523.419,08 TPBs, com idade média de 13 anos. Em 2002, havia 54 balsas; em 2003, mais duas. Já em 2004,

foram contabilizadas mais 23. Em 2005, foram registradas 174; e em 2006, mais 157 balsas.

Em relação a empurradores/rebocadores, até 2006 foram registradas 215 embarcações, com cerca de oito mil TPBs e com idade média de quase 14 anos. Há quatro anos, foram registrados oito empurradores/rebocadores. Em 2003, mais dois; no ano seguinte, mais 30 embarcações desse tipo; já em 2005, foram contabilizadas mais 92; e em 2006, o número chegou a 83 empurradores/rebocadores.

MEIO AMBIENTE

DESENVOLVER E PRESERVAR



A ANTAQ pretende, em 2007, ampliar o debate sobre as questões ambientais nos portos brasileiros. O objetivo é desenvolver a atividade portuária, preservando o meio ambiente. Para isso, a idéia da Agência é atuar em conjunto com as instituições reguladoras ambientais e delinear os instrumentos de gestão e planejamento para que o setor portuário cresça e o meio ambiente seja preservado.

Neste ano, a diretoria da ANTAQ buscará celebrar novos convênios com instituições ambientais e promover eventos para auxiliar a comunidade portuária a se desenvolver, sem se esquecer do meio ambiente. Além disso, com a nova estrutura da Agência, implantada desde 19 de outubro de 2006, ficou claro que a ANTAQ lutará ainda mais pela preservação ambiental nos portos nacionais, já que foi criada a Gerência de Meio Ambiente (GMA). O novo órgão é subordinado à Superintendência de Portos e tem Marcos Maia Porto como chefe.

A GMA entende que as regras impostas, a atuação dos agentes e o próprio meio ambiente interferem no aprimoramento da relação porto/meio ambiente. Além disso, essa relação tem de passar por três etapas: habilitação (licenciamento ambiental), gestão ambiental e planejamento ambiental.

Marcos Maia Porto afirma que, hoje, há um número considerável de portos licenciados pelo órgão ambiental competente e que, portanto, essa etapa está em fase final. Muito diferente da situação encontrada no ano de 1998, considerado como marco zero do atendimento às conformidades ambientais pelos portos organizados e demais instalações portuárias. Há nove anos, constatou-se que a regulação das atividades portuárias envolvendo questões ambientais não estava consolidada. Esse fato levou à promulgação da Agenda Ambiental Portuária para conduzir ações federais junto aos portos.

Com isso, o processo de regulação se aperfeiçoou devido a um conjunto de

regramentos, disposto em forma de leis, decretos e resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), todos promulgados após a Agenda. São exemplos nesse sentido as conformidades referentes ao plano de gerenciamento de resíduos sólidos, ao Plano de Emergência Individual (PEI), à auditoria ambiental, à gestão de material dragado, entre outros. Antes da Agenda, a base do licenciamento consistia apenas na execução do Plano de Controle Ambiental (PCA).

Além do processo de licenciamento, os núcleos ambientais também se desenvolveram e estão presentes na maioria dos portos. A partir deles, há, em curso, um projeto de capacitação de todos os agentes portuários para que os portos trabalhem e, ao mesmo tempo, preservem o meio ambiente. A ANTAQ e o Ministério do Meio Ambiente participam, de forma especial, da organização desses cursos. Em 2006, a capacitação já foi feita em Paranaguá/PR, Vitória/ES, Salvador/BA, Aratu/BA, Fortaleza/CE e Pecém/CE. Neste ano, os cursos vão continuar.

A segunda etapa do aprimoramento da relação porto/meio ambiente trata da gestão

ambiental, que está em curso. Esse estágio consiste na implantação de instrumentos de natureza institucional, organizacional e técnica, voltados para o atendimento ambiental. De acordo com a GMA, os grandes portos já estão concluindo a implantação desse sistema de gestão e isso está sendo acompanhado de perto pela ANTAQ.

Para Maia Porto, é importante agora que se busque a terceira fase – planejamento ambiental. Essa nova tarefa exige, por exemplo, o estabelecimento de compromissos formais das instituições portuárias públicas, por meio de agendas ambientais internas e externas. De acordo com o gerente de Meio Ambiente, há que se estabelecer tarefas e prazos a serem cumpridos. Ao receberem por decreto um conjunto de recursos naturais a serem utilizados para o trânsito de cargas, as administrações portuárias devem possuir o cadastro desses recursos (inventário), conhecer o estado deles (a avaliação) e, a partir daí, elaborar um projeto de manejo (uso) segundo um Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ da atividade. A integração desse manejo com o PDZ é imprescindível. Esse é o grande desafio depois da habilitação ambiental.

A PERDA DE DIVISAS PELO USO DE NAVIOS MERCANTES ESTRANGEIROS

Antonio Carlos Firmino
Assessor Técnico/ANTAQ



Em 1991, terminaram as conferências de fretes, que garantiam uma reserva de mercado. A primazia de empresas estrangeiras na geração de fretes é antiga. Inicia-se em 1982, com uma participação de 52,8%, crescendo a partir daí. A Lei N° 9.432/1997 consagrou o mercado de longo curso brasileiro para as empresas estrangeiras, permitindo o livre acesso ao transporte de mercadorias do comércio exterior brasileiro.

A entrada de empresas estrangeiras no comércio internacional brasileiro de navegação foi fator preponderante para o quase aniquilamento da frota mercante nacional, apesar do forte desempenho do comércio exterior brasileiro, que a partir de 2004 tem gerado montante de fretes elevados da ordem de US\$ 8 bilhões.

Esta situação, porém, não tem sido favorável, em termos de geração de divisas. O transporte marítimo vem apresentando saldo negativo no Balanço de Pagamentos do Brasil (Banco Central). Nos últimos quatro anos, os déficits médios foram de US\$ 7 milhões.

Esta situação é corolário de princípios internacionais que regem o Balanço de Pagamentos. Os fretes gerados por navios de empresas estrangeiras, derivados de exportações, que são a grande maioria, não são registrados como entrada de divisas, pois são arcados por não-residentes. As divisas derivadas de fretes de mercadorias exportadas por empresas brasileiras são de pequena monta. As importações de empresas estrangeiras são consideradas despesas, enquanto as importações de empresas brasileiras não são computadas (caso por exemplo das importações da Petrobras).

No caso brasileiro, a partir de um certo ponto de equilíbrio histórico, passou a existir uma perda virtual de divisas. Este espaço de mercado passou a ser ocupado, de forma real, pelas empresas estrangeiras.

O ponto de equilíbrio histórico foi aferido entre 1970 e 1984: a participação média da

ARTIGO

PANORAMA AQUAVIÁRIO

empresa estrangeira na geração total de fretes foi de 52,5%. Estimam-se perdas potenciais de US\$ 3,7 bilhões em 2005. Estes valores de fretes, dados como perdas virtuais, podem ser considerados elevados. A principal causa disto são as exportações, realizadas por empresas estrangeiras de navegação.

Note-se que as perdas virtuais estimadas são maiores do que a contabilização efetiva do Balanço de Pagamento do Brasil, ou seja, US\$ 3,9 bilhões, contra apenas US\$ 7 milhões.

Alguns especialistas postulam perdas da ordem de US\$ 8 bilhões, que correspondem ao total de fretes gerados. Há aí equívocos: o total de fretes não tem a ver com o saldo de divisas – a concorrência estrangeira é condição de mercado inevitável; não se considera também os critérios internacionais citados. Em qualquer hipótese, as perdas virtuais estimadas para 2005 são expressivas: representam 8,8% da Balança Comercial.

Em US\$ milhões, a preços médios de 2004

DISCRIMINAÇÃO	BALANÇA COMERCIAL EM 2005	PERDA VIRTUAL EM 2005	PERDA / BALANÇA COMERCIAL EM 200
Saldo	44.798	3.925	8,8%



Diretoria

Fernando Antonio Brito Fialho
Diretor-Geral

Decio Mauro Rodrigues da Cunha
Diretor

Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa
Diretor

Chefia de Gabinete

Enio Soares Dias
Chefe de Gabinete

Superintendências

Celso Damião Gonçalves Quintanilha
Superintendente de Portos

Ana Maria Pinto Canellas
Superintendente de Navegação Marítima e de Apoio

José Alex Botelho de Oliva
Superintendente de Navegação Interior

Wilson Alves de Carvalho
Superintendente de Administração e Finanças

Assessoria de Comunicação Social

Eurico Batista
Chefe da Assessoria de Comunicação Social

Equipe do Panorama Aquaviário

Redação

Jorge Lúcio de Carvalho Pinto
Jornalista

Rodrigo Figueiredo de Vasconcelos
Jornalista

Rodrigo Soares Duhau
Jornalista

Revisão

Jorge Rosa
Jornalista

Maria Inez Vaz Dias Albuquerque
Relações Públicas

Fabiana Lima de Carvalho
Publicitária

Pedro Paulo de Mello Cabral
Publicitário

Fotos

Portos: Luíza Almeida Gusmão
Técnica da Gerência de Meio Ambiente

PANORAMA AQUAVIÁRIO

Brasília

Tel. (61) 3447-1035 FAX (61) 3447-1040
SEPN, Qd. 514 Norte, Conj. "E" - Edifício ANTAQ
CEP 70760-545 – Brasília-DF

Rio de Janeiro

Tel. (21) 3970-1465 FAX (21) 3970-1889
Rua Rodrigo Silva, Nº 26 – 11º andar – Centro
CEP 20011-040 – Rio de Janeiro-RJ

São Paulo

Tel./Fax (11) 3559-8345
Rua Sampaio Viana, 277 – 4º andar, Ed. Albatroz, Bairro Paraíso
CEP 04004-000 – São Paulo-SP

Florianópolis

Tel. (48) 3225-1410
Avenida Rio Branco, 691, Centro Executivo Atlantis, salas 101/102 – Centro
CEP 88015-203 – Florianópolis-SC

Recife

Tel. (81) 3221-5447
Avenida Lins Petit, 320, salas 901/902 – Boa Vista
CEP 50070-230 – Recife-PE

Belém

Tel. (91) 3229-0684
Avenida Conselheiro Furtado, 2.865, Ed. Síntese 21 Inteligente Business Tower,
Mezanino, São Braz
CEP 66063-060 – Belém-PA

Manaus

Tel. (92) 3234-9057
Avenida Eduardo Ribeiro, 520, salas 1.504 a 1.507, Edifício Manaus Shopping Center – Centro
CEP 69010-901 – Manaus-AM

Porto Velho

Tel. (69) 3229-5563
Rua Carlos Gomes, 513 – Centro
CEP 78900-030 – Porto Velho-RO



Ministério
dos Transportes

