



PESQUISA AQUAVIÁRIA CNT 2006
Portos Marítimos:
Longo Curso e Cabotagem

| **CNT** |

| **SEST SENAT** |



PESQUISA AQUAVIÁRIA CNT 2006
Portos Marítimos:
Longo Curso e Cabotagem

| **CNT** |

| **SEST SENAT** |

Pesquisa Aquaviária CNT 2006 : Portos Marítimos: Longo Curso e Cabotagem.
– Brasília: Confederação Nacional do Transporte, 2006.

148 p. : il. ; 30 cm.

1. Transporte marítimo – Brasil. 2. Navegação.
3. Transporte de cargas. 4. Portos - Brasil. 5. Serviços - qualidade. I.
Confederação Nacional do Transporte. II. Título.
CDU 656.61(81)

Apresentação

Em um país de abrangência continental como o Brasil, o setor aquaviário se apresenta como um dos maiores impulsionadores do crescimento econômico e social, transportando interna e externamente mercadorias e passageiros. O Brasil possui mais de 7.500 Km de costa atlântica, o que revela enorme potencial para a expansão dos serviços portuários, do transporte marítimo e de cabotagem.

Com a finalidade de traçar um diagnóstico sobre o progresso da navegação de longo curso e de cabotagem e do sistema portuário do País, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) realizou a **Pesquisa Aquaviária - Portos Marítimos: Longo Curso e Cabotagem**, no período de abril a julho de 2006.

Ao identificar os principais fatores da infra-estrutura portuária do Brasil e ao produzir uma avaliação do transporte de carga nacional por cabotagem de carga geral, a Pesquisa Aquaviária CNT pretende colaborar com os debates, os planos e os programas que resultem na melhoria contínua dos serviços portuários e da navegação marítima brasileira.

A Pesquisa Aquaviária revela-se, portanto, um instrumento de consulta indispensável aos entes públicos, aos agentes portuários, às empresas de transporte marítimo de longo curso e de cabotagem e aos estudiosos interessados em conhecer os dados mais atualizados sobre o setor aquaviário brasileiro.

Em razão da quantidade de informações que coletou junto aos agentes marítimos e clientes da navegação de cabotagem, a Pesquisa Aquaviária vem, ao apontar os problemas e indicar soluções, somar-se ao esforço coletivo para o fortalecimento do transporte marítimo e para a redução do Custo Brasil, favorecendo a geração de mais e melhores empregos para os brasileiros no setor.

Clésio Andrade
Presidente da CNT

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
OBJETIVOS	13
1 PORTOS	17
1.1 Panorama do Sistema Portuário no Brasil	17
1.2 Metodologia	17
1.3 Universo e Abrangência da Pesquisa	17
1.4 Resultados	18
Parte I - Qualificação dos Agentes Marítimos	18
Parte II - Qualidade da Operação Portuária	28
Parte III - Instalações Portuárias	35
Parte IV - Mão-de-Obra e Serviços	49
Parte V - Ação das Autoridades Públicas nos Portos	57
1.5 Conclusão	67
2 CABOTAGEM	73
2.1 Panorama do Transporte por Cabotagem no Brasil	73
2.2 Metodologia	73
2.3 Universo e Abrangência da Pesquisa	74
2.4 Resultados	74
Parte I - Qualificação do Cliente de Cabotagem de Carga Geral	74
Parte II - Opinião sobre as Empresas de Navegação	84
Parte III - Ampliação da Demanda	99
2.5 Conclusão	104
GLOSSÁRIO	107
ANEXOS	119
ANEXO I - Análise dos Portos por Estado e Região	119
ANEXO II - Formulário Pesquisa Agentes Marítimos	137
ANEXO III - Formulário Pesquisa Clientes Cabotagem de Carga Geral	145



INTRODUÇÃO



INTRODUÇÃO

A atividade produtiva tem passado por importantes mudanças nos últimos anos. A lógica de redes globais de fornecedores exige a criação de sistemas logísticos capazes de colocar insumos e componentes diretamente nos locais de produção, observados os critérios de qualidade, fluxos e prazos determinados. Em consequência, se percebe, cada vez mais, a gradual reestruturação da matriz de transporte brasileira, de forma que a produção, tanto industrial como agrícola, possa atingir de forma eficiente a abrangência nacional e integração global.

Neste novo cenário, os portos deixaram de ser apenas locais onde se realizam a movimentação, o armazenamento e o transbordo de cargas, representando hoje um elo fundamental na reestruturação da matriz de transporte, colaborando significativamente para a elevação da competitividade das empresas e o aumento das exportações do país.

O transporte aquaviário se caracteriza por utilizar rios, lagos e oceanos para o deslocamento de pessoas e mercadorias dentro do mesmo país ou entre diferentes nações. Pode ser dividido basicamente em dois subsistemas de transporte: o fluvial, que utiliza os rios navegáveis, e o marítimo, que abrange a circulação na costa atlântica. Devido às diferenças dos dois subsistemas, esta pesquisa se limitará a avaliar o transporte marítimo, sendo o transporte fluvial objeto específico para uma pesquisa complementar do setor aquaviário.

Por definição, o transporte marítimo divide-se em dois segmentos principais: a navegação de longo

curso e a navegação de cabotagem. O segmento de navegação de longo curso diz respeito a rotas internacionais normalmente de longa distância, assim como os serviços de alimentação de suas linhas, conhecidos como *Feeder Service*. Já a navegação de cabotagem é destinada à realização de viagens dentro da costa brasileira ou entre países vizinhos. Os portos marítimos são os terminais correspondentes, onde ocorre a maioria dos processos administrativos, operacionais e fiscalização destas atividades.

A Pesquisa Aquaviária CNT 2006 se propõe a caracterizar os aspectos relacionados à infra-estrutura portuária do país, identificar os gargalos existentes no sistema e apontar para possíveis soluções de curto, médio e longo prazos. Para tanto, a questão é tratada com foco na operação dos portos marítimos e do transporte por cabotagem de carga geral.

Assim, a primeira parte da pesquisa trata da avaliação dos portos marítimos sob a ótica de um dos seus principais usuários, ou seja, dos agentes marítimos que operam nos principais portos brasileiros, buscando avaliar também a qualidade dos serviços prestados pelos Agentes Públicos nos portos brasileiros e o seu impacto sobre a eficiência do sistema de transporte aquaviário de cargas. Na segunda parte da pesquisa, as empresas de navegação que operam exclusivamente carga nacional, por meio do transporte de cabotagem, são avaliadas do ponto de vista de seus principais clientes, que apontam as deficiências existentes e as melhorias que precisam ser adotadas para a expansão da utilização deste tipo de transporte no cenário nacional.



OBJETIVOS





OBJETIVOS

O objetivo da Pesquisa Aquaviária CNT é quantificar e qualificar os elementos que retratam o estágio atual de desenvolvimento da navegação no Brasil. O trabalho oferece uma contribuição para a melhor compreensão da realidade e para a identificação dos fatores que possam ampliar a eficiência do transporte marítimo no Brasil, não apenas no segmento de longo curso, voltado para o comércio internacional, como também da navegação de cabotagem, oferecendo subsídios para a formatação de políticas públicas e ações empresariais no setor.



PORTOS

- ::: Panorama do Sistema Portuário no Brasil
- ::: Metodologia
- ::: Universo e Abrangência da Pesquisa
- ::: Resultados
- ::: Parte I - Qualificação dos Agentes Marítimos
- ::: Parte II - Qualidade da Operação Portuária
- ::: Parte III - Instalações Portuárias
- ::: Parte IV - Mão-de-Obra e Serviços
- ::: Parte V - Ação das Autoridades Públicas nos Portos
- ::: Conclusão



1.1 Panorama do Sistema Portuário no Brasil

Os terminais portuários representam peça fundamental na logística das operações de comércio exterior. Sua operação deve ser ágil, segura e com fluxo contínuo de informações para garantir o desempenho e competitividade do comércio internacional do País. Como o transporte marítimo concentra mais de 90% do volume da movimentação de cargas internacionais do País, os portos acumularam nos últimos anos grandes investimentos efetuados principalmente pela iniciativa privada.

Reflexo da Lei de Modernização dos Portos, Lei 8.630/93, que permitiu maior participação privada na operação portuária, os investimentos realizados em equipamentos e demais melhorias de infra-estrutura estão aumentando a produtividade dos terminais. Além disso, a concorrência entre e intraportos pressiona a redução dos preços. Apesar de já ter avançado muito nos últimos anos, o sistema portuário marítimo brasileiro ainda sofre com custos altos, burocracia e filas. Além disso, o crescimento das exportações, que pode ser muitas vezes festejado, agrava ainda mais as deficiências existentes e ressalta a importância de investimentos no setor e políticas administrativas compatíveis.

Para suportar e impulsionar ainda mais o comércio exterior, os portos têm que oferecer capacidade para aumentar o movimento com qualidade e custos competitivos. A fim de se identificar os principais entraves presentes nos portos brasileiros, a CNT realizou o presente estudo.

1.2 Metodologia

A pesquisa foi desenvolvida por meio de entrevistas por telefone com os agentes marítimos mais representativos que atuam nos principais portos, e representam a maior movimentação de cargas de longo curso do cenário brasileiro. Por atuarem junto aos portos, os agentes marítimos, vivenciam com maior proximidade as questões operacionais, e por esta razão foram escolhidos para a avaliação proposta neste estudo.

Assim, a elaboração do questionário contou com a colaboração da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (FENAMAR), da Federação Nacional das Agên-

cias de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário (FENAVEGA) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA). Estas instituições, afiliadas da CNT, representam o setor e agregam os principais sindicatos do setor aquaviário.

O questionário foi dividido em duas partes, sendo que a primeira qualifica os agentes determinando o porto pelo qual responderia, uma vez que cada empresa pode atuar em mais de um porto. Com esta informação, além da análise global dos resultados, é possível destacar e avaliar as questões centrais que afetam os principais portos. Nesta etapa, as empresas avaliaram a qualidade dos operadores portuários, os aspectos operacionais, a mão-de-obra e a ação das autoridades públicas nos portos. A segunda parte do questionário - ANEXO - foi respondida por todos entrevistados, para cada tipo de navio/carga operado. Neste questionário, a partir da identificação do principal terminal operado para cada carga, o entrevistado avaliou as condições de infra-estrutura existentes e o desempenho do terminal na movimentação das cargas. Os formulários da primeira e segunda parte da pesquisa estão nos anexos II e III, respectivamente.

1.3 Universo e Abrangência da Pesquisa

No processo decisório de definição do universo amostral, foram selecionadas 227 empresas, repre-

Tabela 1 - Número de entrevistas realizadas por Estado

UF	Associados	Entrevistados	Cobertura
Paraíba	5	5	100,0%
Santa Catarina	19	17	89,5%
São Paulo	41	35	85,4%
Maranhão	18	15	83,3%
Rio Grande do Sul	22	18	81,8%
Paraná	27	22	81,5%
Rio de Janeiro	21	17	81,0%
Alagoas	4	3	75,0%
Espírito Santo	22	16	72,7%
Bahia	21	15	71,4%
Ceará	9	6	66,7%
Pernambuco	18	11	61,1%
TOTAL	227	180	79,3%

sentando os sindicatos dos doze estados onde estão instalados os principais portos brasileiros. As entrevistas foram realizadas mediante agendamento e disponibilidade das empresas em responder ao questionário, cobrindo em média 79,3% da amostra.

1.4 Resultados

Parte I - Qualificação dos Agentes Marítimos

A qualificação dos agentes marítimos entrevistados abrange informações respectivas à operação atual da empresa, tempo que atua no mercado, principais portos de atuação, avaliação dos procedimentos administrativos diferenciados entre portos, identificação do porto pelo qual está respondendo, dos tipos de terminais por tipo de carga/navio agenciado e avaliação dos problemas enfrentados.

De 227 empresas cadastradas foram entrevistadas 180, o que representa 79,3% da amostra inicial, para este tipo de pesquisa um resultado bastante significativo. Das empresas entrevistadas, a maior parte (38,9%) opera como agentes marítimos há mais de 20 anos.

Tabela 2 - Tempo de atividade das empresas entrevistadas

Tempo de atividade	Entrevistas	Percentual
Até 5 anos	22	12,2%
De 6 a 10 anos	38	21,1%
De 11 a 20 anos	47	26,1%
Mais de 20 anos	70	38,9%
NS/NR	3	1,7%
TOTAL	180	100,0%

Para cada empresa entrevistada, foi solicitado que indicasse em quais portos atuam e, de acordo com o foco de atuação, qual o porto pelo qual a empresa responderia o questionário. Assim, o número de entrevistas por porto foi determinado pela aleatoriedade da amostra e não com representatividade mínima por estado, porto, ou importância em termos de movimentação de mercadorias. Naturalmente os principais portos concentraram a maioria das

respostas, permitindo assim, para algumas variáveis, a análise por porto. Os cinco portos que apresentaram maior número de agentes marítimos entrevistados foram: Santos (SP), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS), Itajaí (SC) e Itaquí (MA).

Tabela 3 - Número de entrevistas por portos

UF	Porto	Entrevistas	Percent	Movimentação (toneladas)*
SP	Santos	34	18,9%	67.609.750
PR	Paranaguá	22	12,2%	31.481.190
RS	Rio Grande	18	10,0%	22.247.534
ES	Vitória	16	8,9%	7.347.912
SC	Itajaí	16	8,9%	5.439.324
MA	Itaquí	15	8,3%	76.958.192
RJ	Rio de Janeiro	15	8,3%	14.535.665
BA	Salvador	14	7,8%	2.953.093
PE	Recife	9	5,0%	2.226.999
CE	Fortaleza	6	3,3%	4.092.373
PB	Cabedelo	5	2,8%	962.380
SC	São Francisco do Sul	4	2,2%	16.034.663
AL	Maceió	3	1,7%	4.385.086
PE	Suape	2	1,1%	3.916.987
BA	Aratu	1	0,6%	26.439.889
TOTAL		180	100,0%	286.631.037

* FONTE: Anuário Estatístico Portuário, 2004 - ANTAQ

Observa-se uma diferença nos totais de associados e entrevistados dos estados de Santa Catarina, Rio de Janeiro e São Paulo. Isto se deve ao fato de que duas empresas do Rio de Janeiro, assim como uma de São Paulo, responderam pelo porto de Itajaí, em Santa Catarina, por ser o principal porto que operam.

Devido à natureza da operação realizada pelos agentes marítimos, que respondem pelo armador (proprietário do navio) e pelo embarcador (proprietário da carga) junto às autoridades públicas, administrações portuárias e todos os demais elementos relacionados à carga, a operação em mais de um porto é comum neste segmento de empre-

sas. Isto pode ser reforçado pela pesquisa, que apontou que 82,8% dos entrevistados atuam em mais de um porto.

Tabela 4 - Operação em mais de um porto

Operação em mais de um porto	Entrevistas	Percentual
Sim	149	82,8%
Não	30	16,6%
NS/NR	1	0,6%
TOTAL	180	100,0%

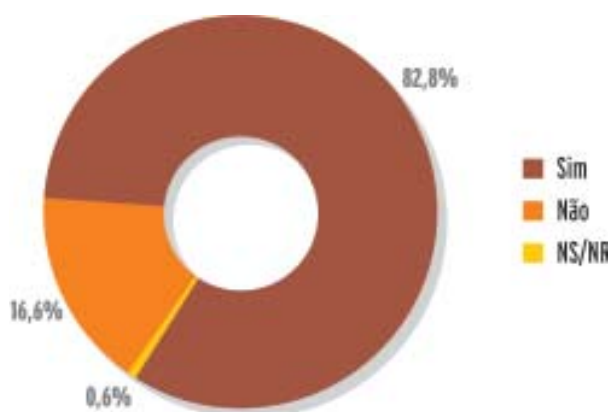


Gráfico 1 - Operação em mais de um porto

Dos 149 agentes entrevistados que atuam em mais de um porto, 57,0% percebem diferenciação nos procedimentos administrativos dos portos onde atuam. Esta diferenciação de procedimentos pode muitas vezes determinar a escolha de um porto em detrimento de outro, pois procedimentos pouco eficientes tendem a comprometer os prazos e até a integridade da mercadoria a ser transportada.

Tabela 5 - Procedimentos administrativos diferenciados entre portos

Procedimentos administrativos diferenciados entre portos	Entrevistas	Percentual
Sim	85	57,0%
Não	60	40,3%
NS/NR	4	2,7%
TOTAL	149	100,0%

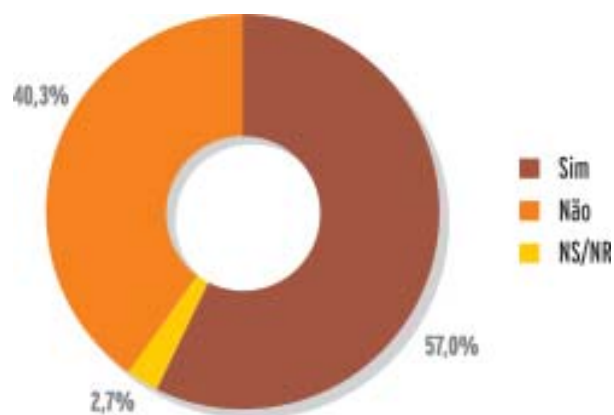


Gráfico 2 - Procedimentos administrativos diferenciados entre portos

Dentre as empresas que apontam diferenciação entre os procedimentos administrativos dos diferentes portos, 48% acreditam que os procedimentos diferenciados geram excesso de burocracia, 26% que os procedimentos geram aumento nos custos e 21% que não interferem no desempenho operacional do porto.



Tabela 6 - Avaliação dos procedimentos administrativos diferenciados

Avaliação dos procedimentos administrativos diferenciados	Entrevistas	Percentual
Não interfere no desempenho operacional do porto	18	21,2%
Excesso de burocracia	41	48,2%
Gera aumento nos custos	22	25,9%
Outro	1	1,2%
NS/NR	3	3,5%
TOTAL	85	100,0%

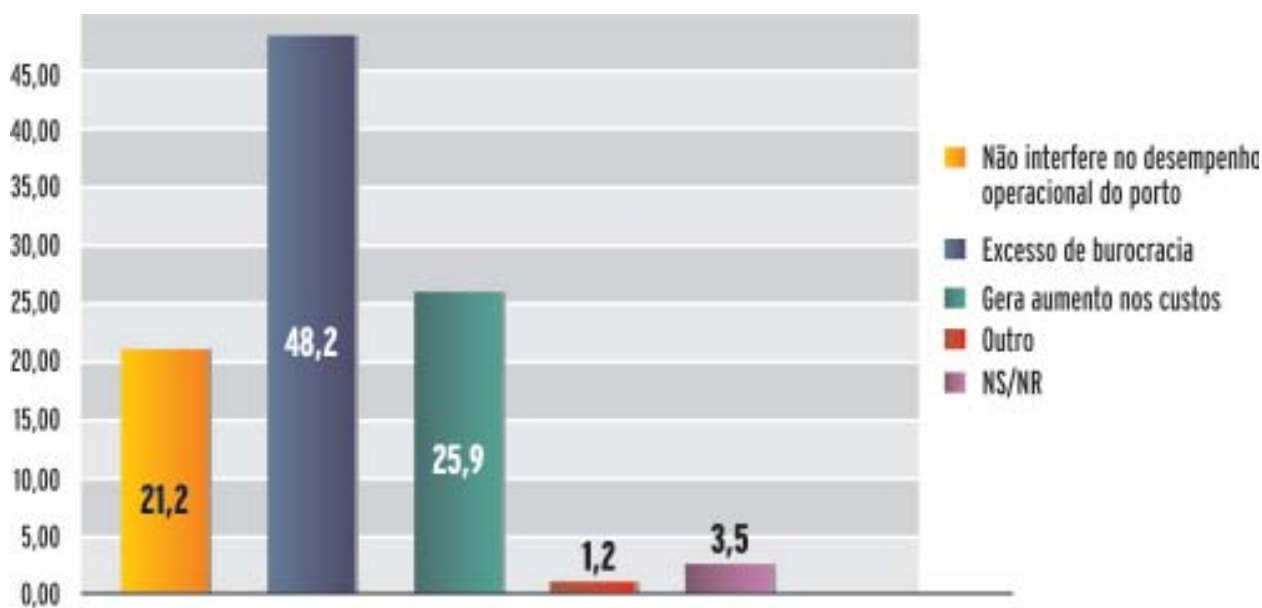


Gráfico 3 - Avaliação dos procedimentos administrativos diferenciados

Além de atuarem em mais de um porto, os agentes de carga marítima também diversificam a operação atuando com mais de um tipo de carga, não descartando que existem aqueles especializados em determinado tipo de carga. Assim, pesquisa procurou identificar junto aos entrevistados os principais tipos de navios agenciados, que refletem as principais categorias de produtos transportados.

A maioria dos navios agenciados, dentro da amostra pesquisada, é de granéis sólidos (29,3%), que transpor-

tam produtos agrícolas em geral. O segundo tipo de navio mais agenciado é o de contêineres (27,7%), usado para carga geral, normalmente industrializada, fracionada ou não. Os navios de carga geral solta representam 18,5% dos navios agenciados e 16,2% são navios de granéis líquidos, onde são transportados combustíveis, produtos químicos, etc. Os navios de passageiros e os de carga *roll-on/roll-off*, que transportam veículos, totalizam, cada um, 3,8% e 4,5% do total.

Tabela 7 - Principais tipos de navios agenciados

Principais tipos de navios agenciados	Entrevistas	Percentual
Carga Geral Solta	58	18,5%
Contêiner	87	27,7%
Granel Sólido	92	29,3%
Granel Líquido	51	16,2%
P.C.C./Ro-Ro	12	3,8%
Passageiros	14	4,5%
TOTAL	314	100,0%

A exploração dos terminais portuários pode ocorrer de três formas: diretamente pela União, Estados ou Municípios; por terceiros mediante arrendamento; ou por terceiros, mediante autorização do Ministério competente. Conforme sua localização, dentro ou fora da área do porto organizado, o terminal pode ser classificado em público ou privativo (privado). Da mesma forma, o operador também pode ser um agente público ou privado e quanto à utilização do terminal, somente para carga própria ou incluindo carga de terceiros. A tabela 8 apresenta as possibilidades de operações dos terminais portuários.

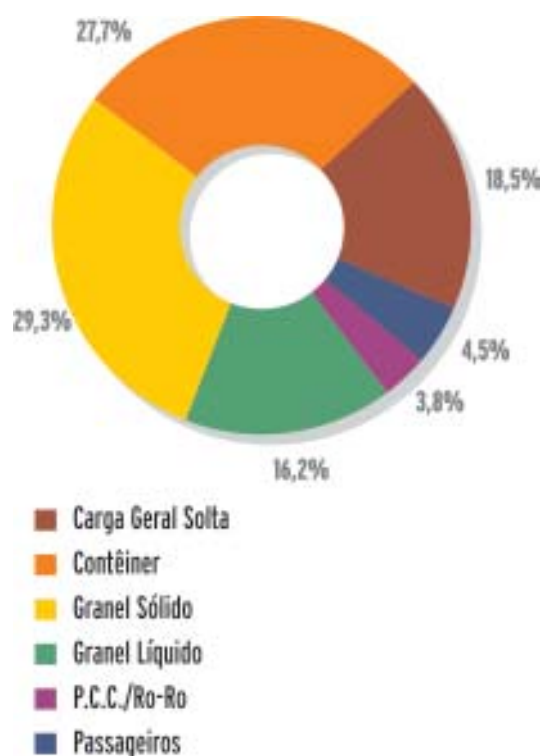


Gráfico 4 - Principais tipos de navios agenciados

Tabela 8 - Classificação dos tipos de terminal

Tipo de terminal	Localização	Tipo de operador	Uso	Tipo de carga
Público	Dentro da área do porto organizado	Público	Público	De terceiros
Público	Dentro da área do porto organizado	Privado/Privativo	Privativo de Uso Exclusivo	Própria
Público	Dentro da área do porto organizado	Privado/Privativo	Privativo de Uso Misto	De terceiros ou própria
Privativo (Privado)	Fora da área do porto organizado	Privado/Privativo	Privativo de Uso Misto	De terceiros ou própria
Privativo (Privado)	Dentro ou fora da área do porto organizado	Privado/Privativo	Privativo de Uso Exclusivo / Privado	Própria

Resumidamente podemos considerar que os terminais públicos são aqueles administrados por governos estaduais, municipais ou por órgão vinculado ao Ministério dos Transportes. Já os terminais privados são instalações portuárias exploradas por empresas privadas, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizadas na movimentação e/ou armazenagem de cargas destinadas ou provenientes do transporte aquaviário. Estes podem ser de uso misto, para a movimentação de cargas próprias ou de terceiros, ou de uso exclusivo, para movimentação somente de carga própria, localizados em área privadas, desta forma, também denominados terminais privados.

Para 17,8% dos agentes marítimos a escolha do terminal portuário é feita diretamente pela empresa de navegação, isto é, não cabe a eles qualquer manifestação de preferência quanto ao tipo de terminal. A maioria dos entrevistados (41,1%) declarou não ter preferência na escolha do tipo de terminal portuário, enquanto 28,9% apontaram preferência por terminais privados/privativos e 11,7% por terminais públicos.

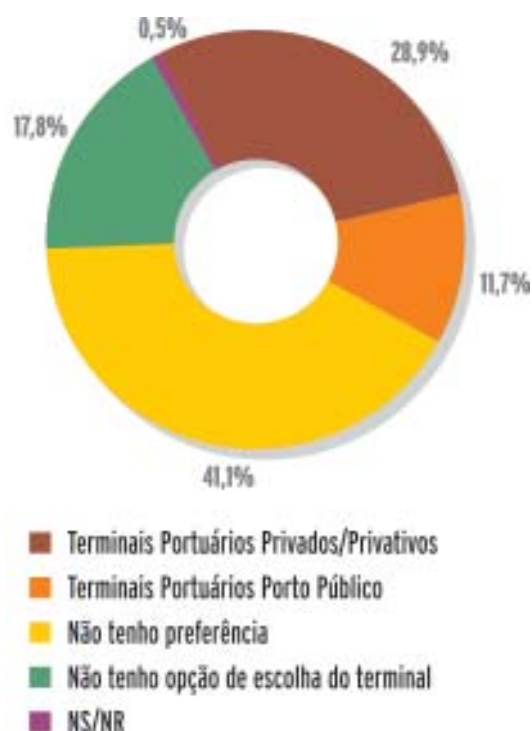


Gráfico 5 - Preferência por tipo de terminal

Tabela 9 - Preferência por tipo de terminal

Preferência por tipo de terminal	Entrevistas	Percentual
Terminais Portuários Privados/Privativos	52	28,9%
Terminais Portuários Porto Público	21	11,7%
Não tenho preferência	74	41,1%
Não tenho opção de escolha do terminal	32	17,8%
NS/NR	1	0,5%
TOTAL	180	100,0%

Os agentes apontaram como principais motivos de opção por tipo de terminal a eficiência / velocidade operacional (45,7%) e o custo (16,4%). O nível de serviço do atendimento e as janelas de atracação aparecem como razão de escolha de terminal para cerca de 13% dos entrevistados.

Tabela 10 - Motivos da preferência

Motivos da preferência	Entrevistas	Percentual
Janelas de atracação	19	13,6%
Eficiência/Velocidade operacional	64	45,7%
Custo operacional	23	16,4%
Nível de serviço/Melhor atendimento	18	12,9%
Oferece serviço complementar	9	6,4%
Outros	7	5,0%
TOTAL	140	100,0%

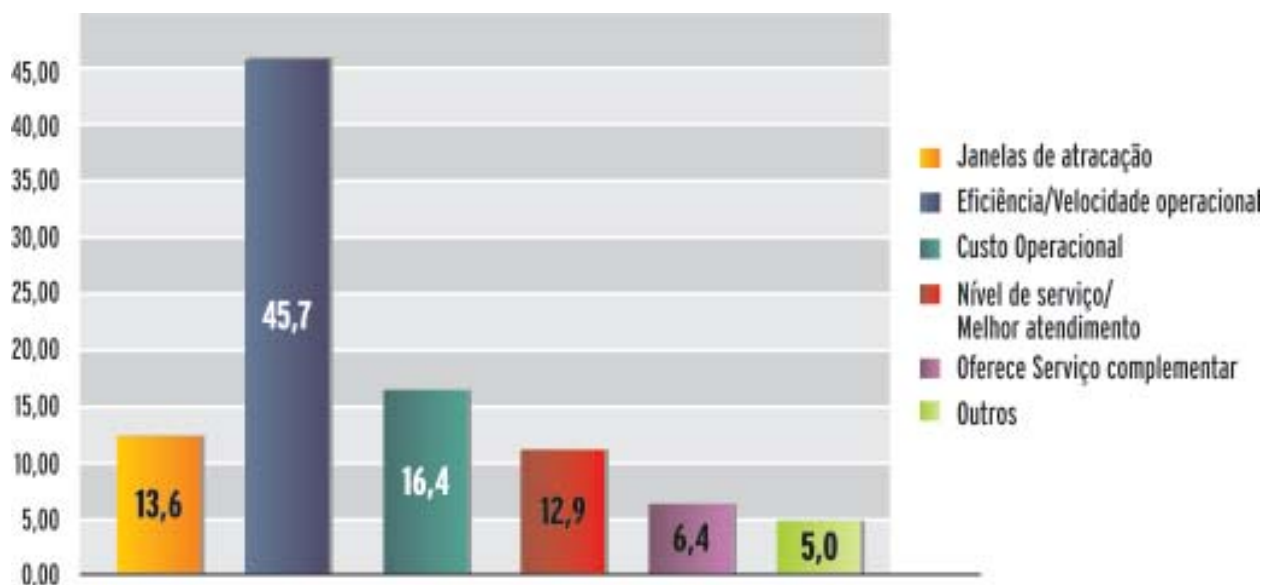


Gráfico 6 - Motivos da preferência

Ao analisar os motivos de preferência de acordo com o tipo de terminal escolhido, observa-se que 20,0% das escolhas por terminal público são devidos à janela de atracação. No caso da opção por terminal privado/privativo o principal motivo de preferência é a eficiência / velocidade operacional (37,5%) e o custo operacional (20,8%). No Anexo I, onde são apresentados por estado e por região os motivos de preferência por tipo de ter-

minal, verifica-se que, principalmente nas regiões sudeste e sul, a preferência do uso de terminais privativos deve-se aos fatores eficiência e velocidade de operação. Dos entrevistados que indicaram eficiência como principal motivo de preferência pelos terminais privativos, 8% são da região sul, e 16% são da região sudeste. Dos que indicaram a preferência devido à velocidade operacional, 8% também são da região sudeste.

Tabela 11 - Motivo de preferência por tipo de terminal

Motivo de preferência por tipo de terminal	Terminal público	Terminal privado/privativo
Janelas de atracação	20,0%	18,7%
Eficiência/Velocidade operacional	15,0%	37,5%
Custo operacional	15,0%	20,8%
Nível de serviço/Melhor atendimento	15,0%	8,4%
Oferece Serviço complementar	15,0%	8,4%
Outros	20,0%	6,2%
TOTAL	100,0%	100,0%

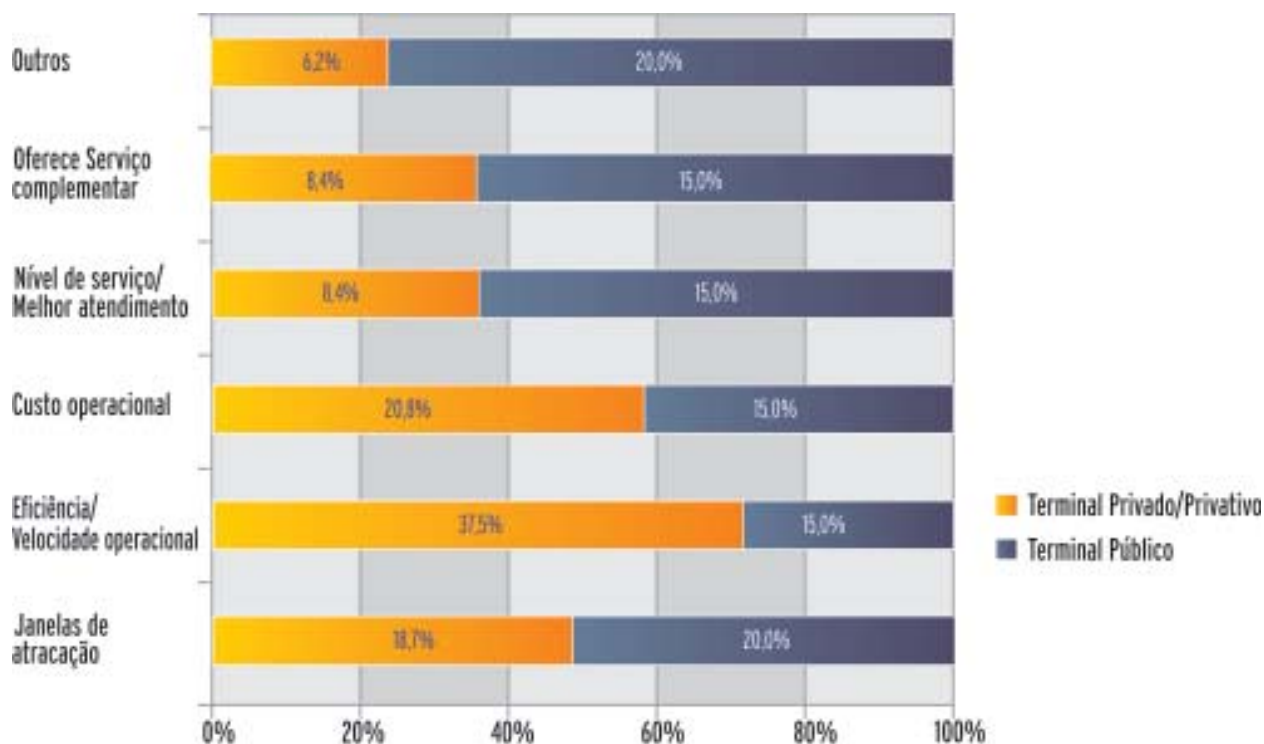


Gráfico 7 - Motivo de preferência por tipo de terminal

Para cada tipo de produto, a pesquisa aferiu os principais tipos de terminais operados. Observa-se que os terminais públicos são utilizados pela maioria dos tipos de carga como principal tipo de terminal, seguido pelos terminais privados/privativos. A carga geral solta se distribui entre terminais públicos e privados/privativos na proporção de 67,5% para 31,2%; os granéis sólidos na proporção de 50,4% para 49,6%, os granéis líquidos com 53,2% em terminais públicos e 46,8% em terminais privados/privativos. Os navios de carga *P.C.C./Ro-Ro*, por sua vez, se

distribuem de forma equilibrada, com 53,3% da carga em terminais públicos e 46,7% em terminais privados/privativos, enquanto os de passageiros concentram-se nos terminais públicos com 73,3%, e com 20,0% em terminais privados/privativos. Apenas a movimentação de contêineres predomina nos terminais privados/privativos, com 74,2% de movimentação nestes terminais contra 24,8% de movimentação em terminais públicos. Isto se deve à maior disponibilidade de equipamentos e recursos dos terminais privados/privativos.

Tabela 12 - Terminais operados conforme tipo de produtos

Terminais operados conforme tipo de produtos	Carga geral solta	Contêineres	Granéis sólidos	Granéis líquidos	P.C.C./Ro-ro	Passageiros
Públicos	67,5%	24,8%	50,4%	53,2%	53,3%	73,3%
Privados/Privativos	31,2%	74,2%	49,6%	46,8%	46,7%	26,7%
NS/NR	1,3%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

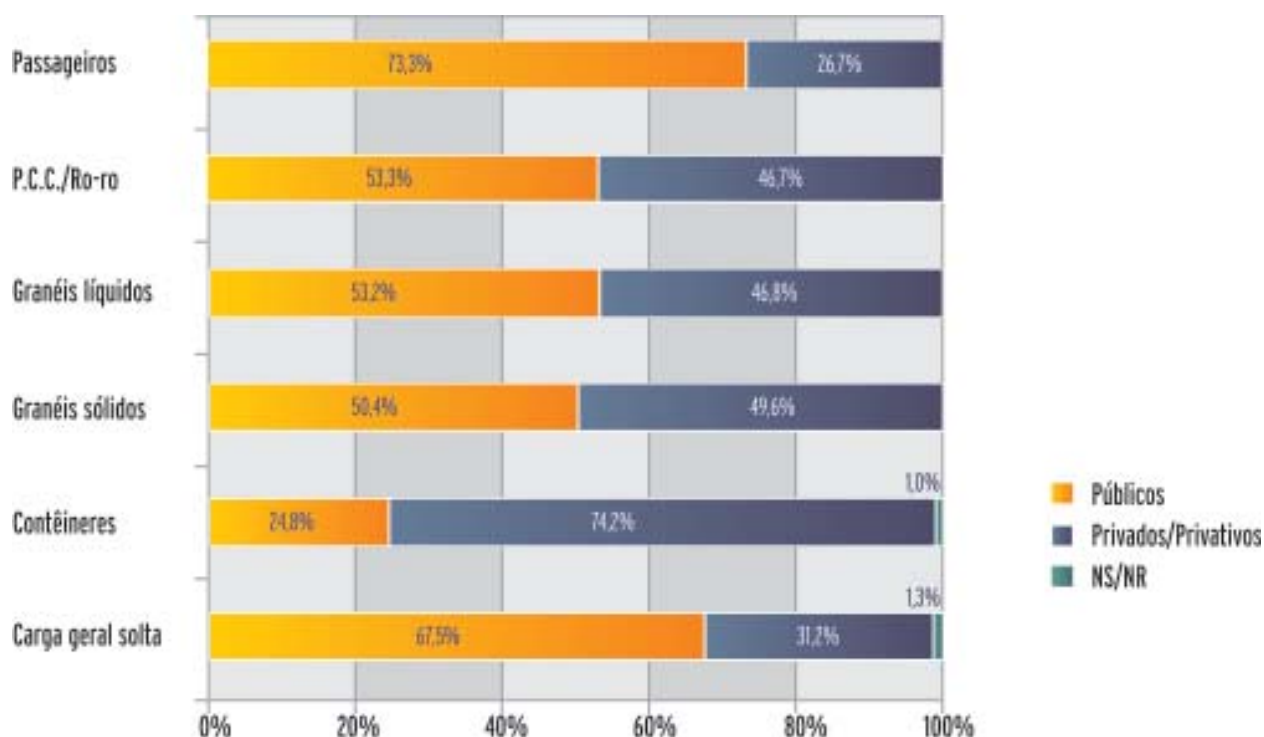


Gráfico 8 - Terminais operados conforme tipo de produtos

Na avaliação sobre as dificuldades encontradas e principais problemas do setor, observa-se que as questões apontadas como problemas graves ou muito graves foram o excesso de burocracia (76,7%), elevado custo da mão-de-obra (71,1%) e a falta de financiamento

para investimentos na infra-estrutura portuária (59,5%). Questões como carência de linhas e ineficiência portuária, foram apontados pela maioria dos entrevistados, 56,7% e 57,8% respectivamente, como problemas pouco graves ou sem gravidade.

Tabela 13 - Principais problemas do segmento

Principais problemas do segmento	Muito grave	Grave	Pouco grave	Sem gravidade	NS/NR	TOTAL
Excesso de burocracia	41,1%	35,6%	16,7%	6,1%	0,5%	100,0%
Elevado custo da mão-de-obra portuária	28,9%	42,2%	20,5%	6,7%	1,7%	100,0%
Carência de linhas	13,3%	25,5%	27,2%	29,5%	4,5%	100,0%
Ineficiência no seu porto	18,3%	21,7%	27,2%	30,6%	2,2%	100,0%
Falta de financiamento para investimentos na infra-estrutura portuária	31,2%	28,3%	13,3%	18,3%	8,9%	100,0%

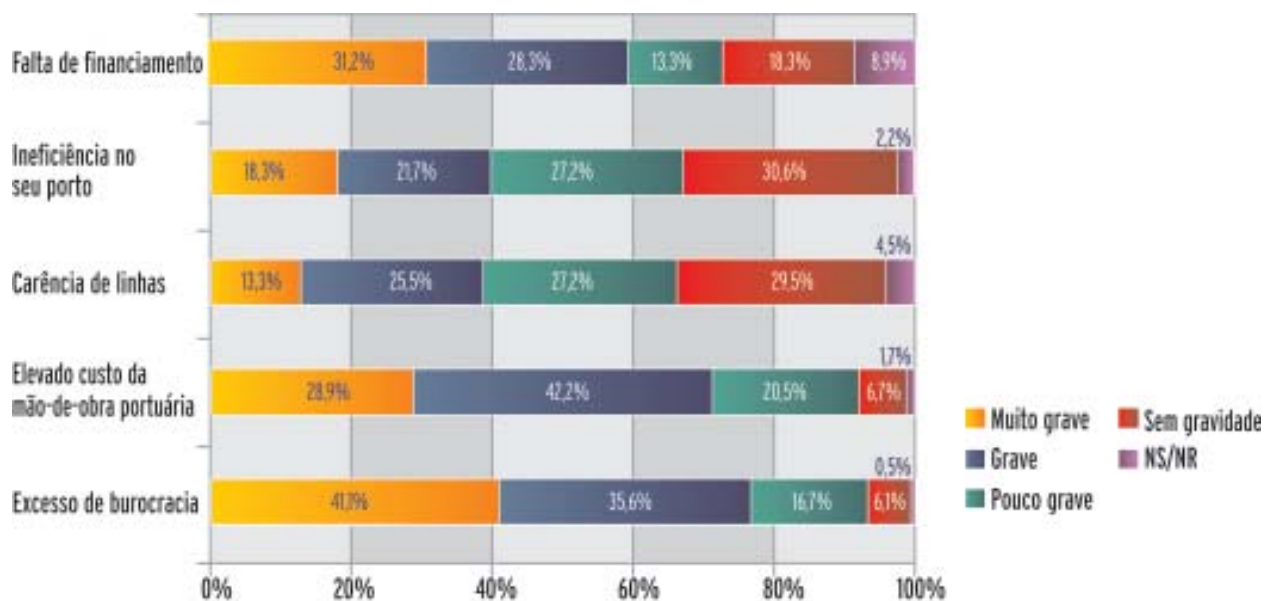


Gráfico 9 - Principais problemas do segmento

Observa-se que 57,8% dos entrevistados consideram a ineficiência pouco ou sem gravidade e 76,7% apontam como graves ou muito graves o excesso de burocracia. Desta forma, podemos inferir que o maior problema dos portos não está relacionado à capacidade de resposta à demanda do mercado, mas sim à burocracia.

Dos 70 entrevistados que classificaram a carência de linhas como grave ou muito grave, 55,8% apontaram o problema no transporte de longo curso e 41,4% no transporte de cabotagem. Sendo que a carência é apontada como maior para navios de contêineres (44,3%), seguido por carga geral (35,8%) e granéis sólidos (14,3%). No Anexo I são apresentadas por estado e região, as carências de linhas regulares para cada tipo de linha e carga.

A carência de linhas regulares de longo curso, principalmente para contêineres, pode ser explicada pelo expressivo aumento da movimentação de contêineres no país nos últimos cinco anos, que, segundo dados da Câmara Brasileira de Contêineres e Transporte Multimodal (CBC), cresceu 136%, passando de 2,5 milhões de TEUs em 2000, para quase 5,9 milhões de TEUs em 2005. A navegação de longo curso, no total, cresceu de 332 milhões de toneladas em 2000, para 447 milhões em 2004, um aumento de 34,6%.

Já na cabotagem, segundo a ANTAQ, o aumento no mesmo período foi menor (10,2%), com um aumento de 134 milhões de toneladas em 2000 para 148 milhões em 2004, razão de menor percepção do problema nesse segmento.

Tabela 14 - Tipos de linhas regulares com carência

Tipos de linhas regulares com carência	Entrevistas	Percentual
Longo Curso	39	55,8%
Cabotagem	29	41,4%
NS/NR	2	2,8%
TOTAL	70	100,0%

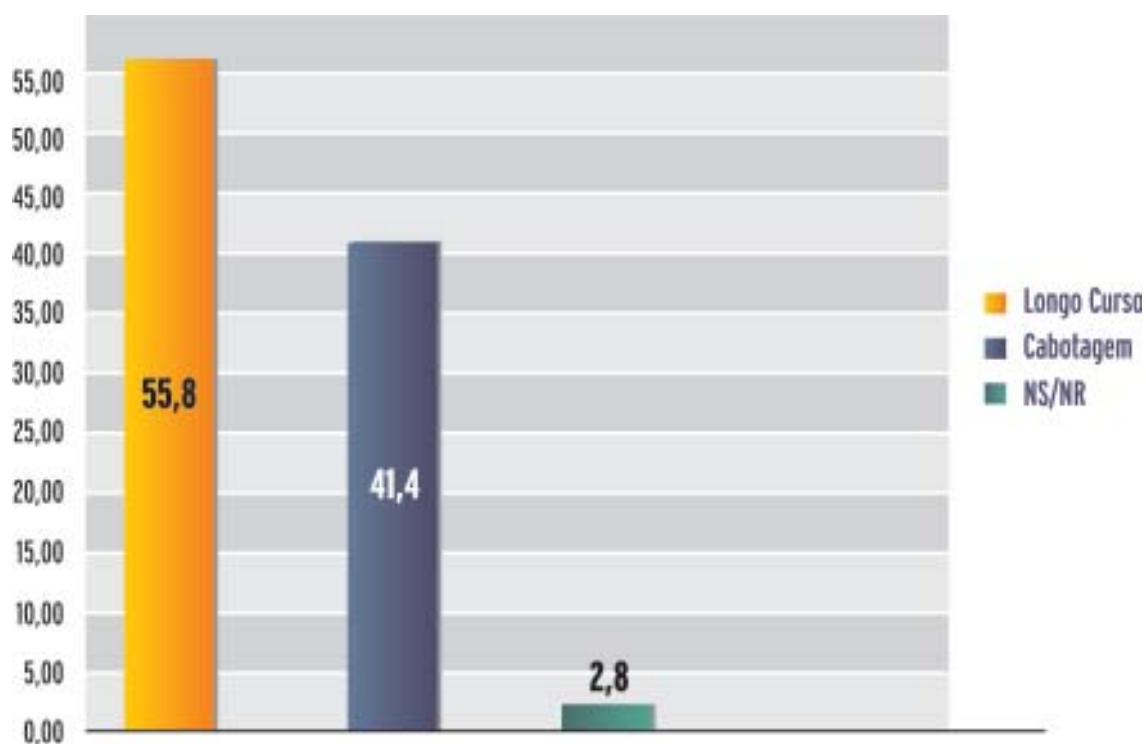


Gráfico 10 - Tipos de linhas regulares com carência

Tabela 15 - Carência de linhas por tipo de carga

Carência de linhas por tipo de carga	Entrevistas	Percentual
Carga Geral	25	35,8%
Contêineres	31	44,3%
Granéis Sólidos	10	14,3%
Granéis Líquidos	2	2,8%
NS/NR	2	2,8%
TOTAL	70	100,0%

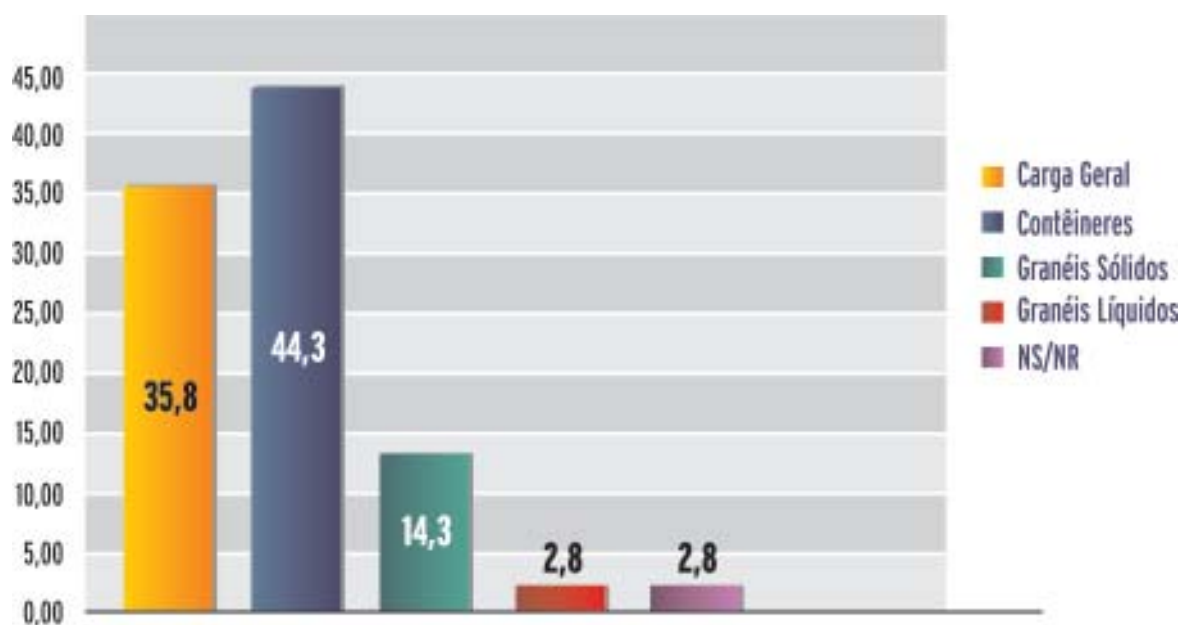


Gráfico 11 - Carência de linhas por tipo de carga

Parte II - Qualidade da Operação Portuária

Segundo a Lei de Modernização dos Portos, Lei 8.630/93, as operações de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado, são de responsabilidade dos operadores portuários, pessoas jurídicas qualificadas para exercer tal tarefa. A qualidade da operação portuária compreende a atuação dos operadores portuários,

o valor das despesas administrativas, uso da infra-estrutura, pessoal, horários de funcionamento, tempos de espera e operação.

A qualidade dos operadores portuários, que reflete a eficiência operacional, custo, oferta de serviços e infra-estrutura, foi apontada como boa entre 66,1% dos entrevistados e regular por 27,8%.

Tabela 16 - Qualidade dos operadores portuários

Qualidade dos operadores portuários	Entrevistas	Percentual
Boa	119	66,1%
Regular	50	27,8%
Ruim	2	1,1%
NS/NR	9	5,0%
TOTAL	180	100,0%

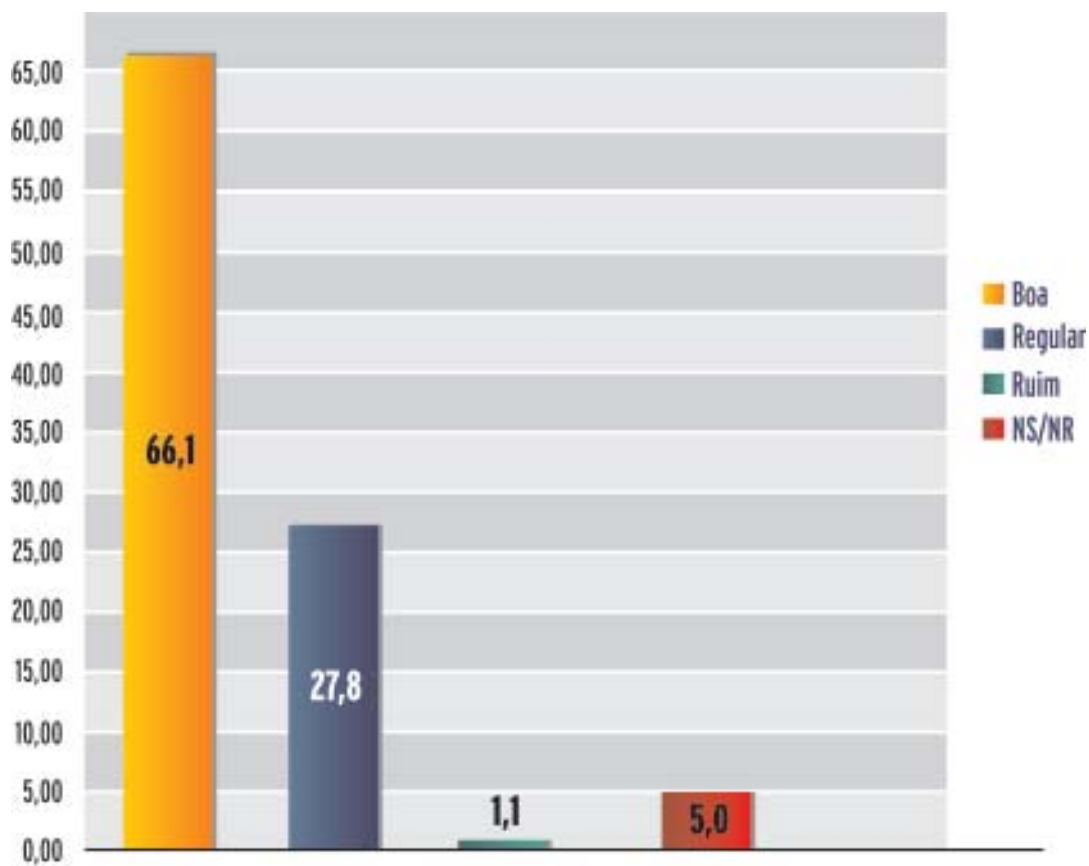


Gráfico 12 - Qualidade dos operadores portuários

De acordo com o tipo de terminal, o tipo de despesas com maior preponderância na operação portuária pode variar. As despesas podem ser com utilização de infra-estrutura, operação do terminal, contratação de mão-de-obra avulsa, serviços gerais, práticos (especialistas na condução dos navios pelo canal de navegação) e rebocadores (barcos de grande potência que ajudam a conduzir navios maiores na atracação e desatracação nos portos).

De forma geral, as despesas com práticos (24,4%), rebocadores (21,4%) e mão-de-obra avulsa (19,0%), são os principais componentes da despesa nos portos, seguidos pela utilização de infra-estrutura (19,0%), que engloba tanto a parte terrestre como a marítima e a de acostagem. A operação do terminal marítimo em si representa apenas 8,3% da despesa portuária.



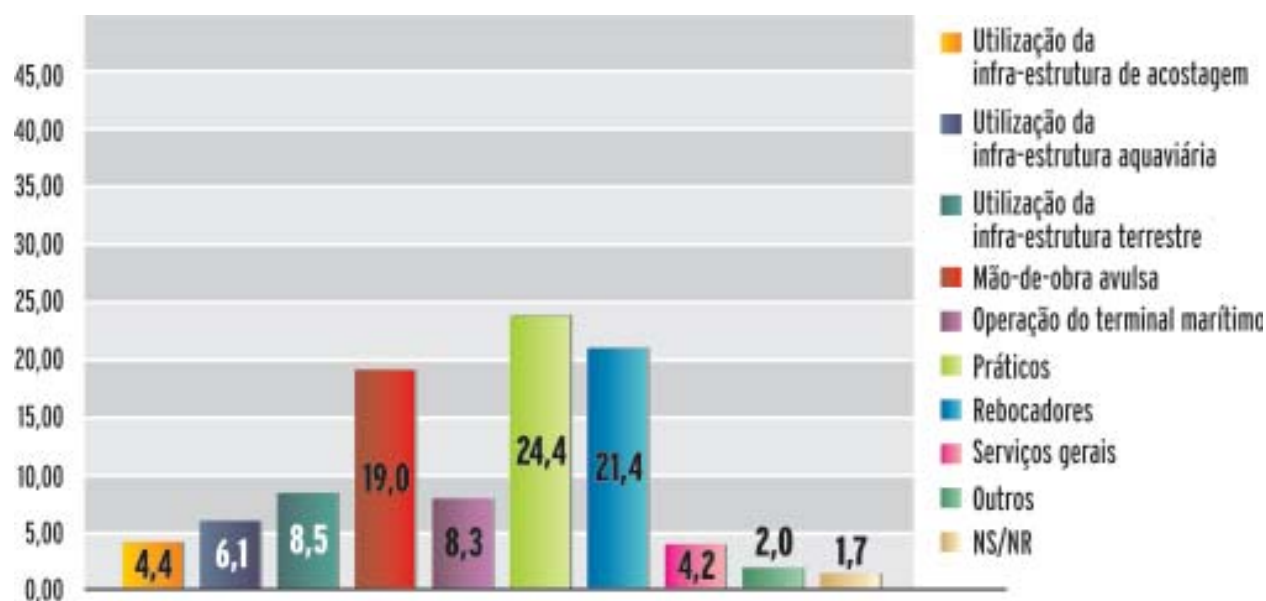


Gráfico 13 - Componentes de despesas nos portos

Tabela 17 - Componentes de despesas nos portos

Componentes de despesas nos portos	Entrevistas	Percentual
Utilização da infra-estrutura de acostagem	18	4,4%
Utilização da infra-estrutura aquaviária	25	6,1%
Utilização da infra-estrutura terrestre	35	8,5%
Mão-de-obra avulsa	78	19,0%
Operação do terminal marítimo	34	8,3%
Práticos	100	24,4%
Rebocadores	88	21,4%
Serviços gerais	17	4,2%
Outros	8	2,0%
NS/NR	7	1,7%
TOTAL	410	100,0%

Em geral os custos com pessoal são 2,3 vezes maiores que os relacionados à infra-estrutura. No caso específico de terminais públicos, este valor chega a ser cinco vezes maior. Os portos brasileiros são excessivamente caros devido a custos com pessoal.

Outro fator que influencia a escolha dos terminais é o horário de funcionamento. Dos 180 entrevistados, 92,2% consideraram os horários adequados e apenas 6,7% têm dificuldades operacionais devido às restrições de operação de determinados terminais

Tabela 18 - Horário de funcionamento do porto/terminal

Horário de funcionamento do porto/terminal	Entrevistas	Percentual
Adequado	166	92,2%
Inadequado	12	6,7%
NS/NR	2	1,1%
TOTAL	180	100,0%

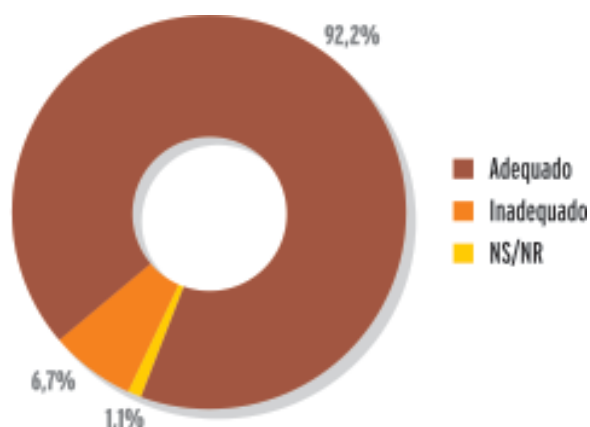


Gráfico 14 - Horário de funcionamento do porto/terminal

Tabela 19 - Tempo médio de espera por berço de atracação (%)

Tempo médio de espera por berço de atracação	Sem espera	Menos de 6h	6 a 12h	12 a 18h	18 a 24h	24 a 48h	Mais de 48h	NS/NR	TOTAL
Carga Geral Solta	60,3%	6,9%	6,9%	1,7%	3,5%	5,2%	5,2%	10,3%	100,0%
Contêineres	35,6%	17,2%	24,1%	6,9%	3,5%	2,3%	1,2%	9,2%	100,0%
Granéis Sólidos	38,0%	8,7%	4,3%	1,1%	3,3%	20,7%	8,7%	15,2%	100,0%
Granéis Líquidos	52,9%	3,9%	5,9%	3,9%	5,9%	7,9%	5,9%	13,7%	100,0%
P.C.C./Ro-ro	58,4%	8,3%	8,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	100,0%
Passageiros	78,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	21,0%	100,0%

A janela de atracação é o espaço de tempo disponível no terminal marítimo para que os navios façam atracação, carga e descarga e desatracação. A disponibilidade de janelas de atracação em um porto, assim como o tempo de carga e descarga determina o tempo que o navio vai ficar operando no porto.

Além do tempo de operação, os navios muitas vezes precisam esperar por um berço de atracação, e este tempo deve ser o menor possível, pois o navio parado desnecessariamente gera atrasos nos prazos de entrega, além de custos extras. Na avaliação dos principais portos, exceto os navios de graneis sólidos e contêineres, mais de 50% dos navios normalmente operam sem esta espera. Para os navios de contêineres, que tiveram um crescimento expressivo da movimentação nos últimos 5 anos (136%), deve-se ressaltar que 76,9% dos navios aguardam menos de 12 horas para atracar. Esse excelente resultado demonstra o pleno sucesso do processo de privatização dos portos, já que quase a totalidade desses navios opera em terminais privados / privativos. Já no caso dos navios de graneis sólidos, a presença de atraso na atracação é significativamente séria, já que, quase 30% desses navios esperam entre 24 e 48 horas (20,7%) ou mais de 48 horas (8,7%) por um berço de atracação. No Anexo I, estão detalhados por estado e região os tempos médios de espera por berço de atracação para cada tipo de carga.

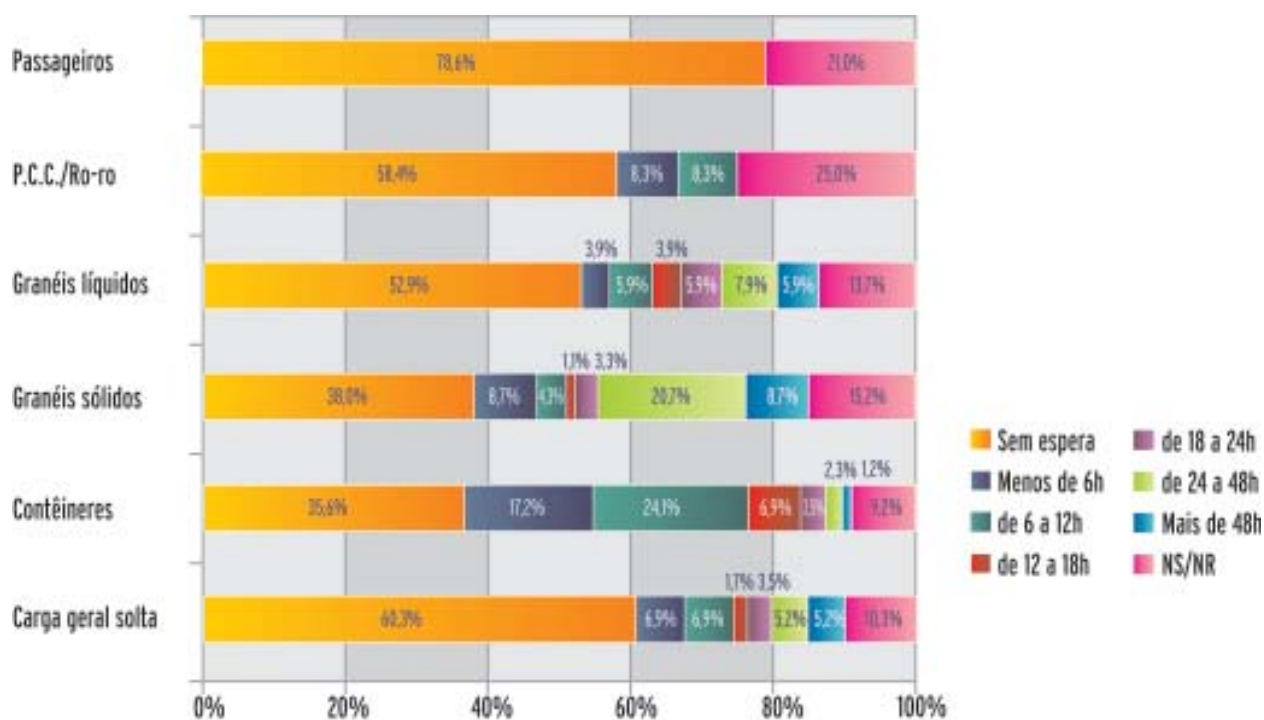


Gráfico 15 - Tempo médio de espera por berço de atracação (%)

Por definição, o tempo médio atracado, ou tempo bruto, considera o tempo total desde a atracação até a partida do navio, independente da atividade de carga e descarga ter sido iniciada ou concluída. A maior parte dos navios de contêineres (43,7%), P.C.C./Ro-Ro (41,7%) e granéis líquidos (29,4%) ficam atracados de 12h à 24h. Os navios de carga solta e granéis sólidos ficam atracados em período

dos variáveis, sendo que pouco mais de 20% de cada um deles ultrapassa 60h de atracação. Para o caso dos granéis sólidos isto pode ser justificado pelo fato de que quando está chovendo, os porões são fechados e não é realizada nenhuma atividade de carga e descarga deste tipo de navio. Já os navios de passageiros normalmente ficam atracados menos de 12h (42,9%) e de 12h a 24h (42,9%).

Tabela 20 - Tempo médio atracado (%)

Tempo médio atracado	Menos de 12h	12 a 24h	24 a 36h	36 a 48h	48 a 60h	Mais de 60h	NS/NR	TOTAL
Carga Geral Solta	17,2%	15,5%	13,8%	6,9%	12,1%	27,6%	6,9%	100,0%
Contêineres	28,7%	43,7%	8,1%	4,6%	5,7%	0,0%	9,2%	100,0%
Granéis Sólidos	9,8%	12,0%	18,5%	14,1%	15,2%	22,8%	7,6%	100,0%
Granéis Líquidos	17,7%	29,4%	11,7%	17,7%	3,9%	9,8%	9,8%	100,0%
P.C.C./Ro-ro	33,3%	41,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	100,0%
Passageiros	42,9%	42,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,2%	100,0%

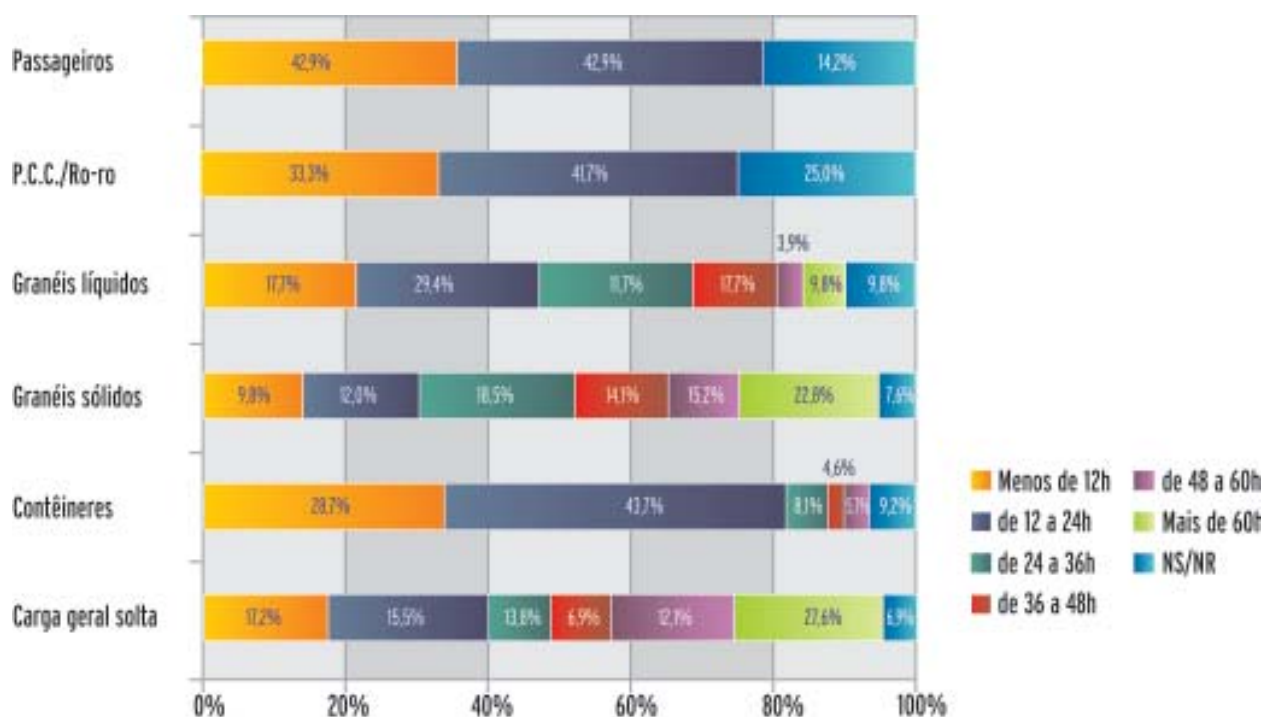


Gráfico 16 - Tempo médio atracado (%)

Já o tempo líquido considera apenas o intervalo entre o início e final da operação de carga e descarga do navio. Este tempo deve ser menor ou igual que o tempo de atracação total, de acordo com o tipo de navio. Observa-se que para navios *P.C.C./Ro-Ro* o tempo em

operação segue a mesma proporção que o tempo bruto atracado, demonstrando a eficiência no processo de carga e descarga a partir da atracação do navio. Nos demais casos observam-se pequenas variações entre o tempo líquido e o tempo bruto.

Tabela 21 - Tempo médio atracado em operação (%).

Tempo médio em operação	Menos de 12h	12 a 24h	24 a 36h	36 a 48h	48 a 60h	Mais de 60h	NS/NR	TOTAL
Carga Geral Solta	17,3%	22,4%	8,6%	8,6%	17,3%	20,7%	5,1%	100,0%
Contêineres	36,8%	50,6%	0,0%	2,3%	3,4%	0,0%	6,9%	100,0%
Granéis Sólidos	14,1%	16,3%	21,8%	13,0%	9,8%	19,6%	5,4%	100,0%
Granéis Líquidos	21,6%	25,5%	21,6%	11,7%	3,9%	5,9%	9,8%	100,0%
P.C.C./Ro-ro	33,3%	41,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	100,0%
Passageiros	35,7%	42,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	21,4%	100,0%

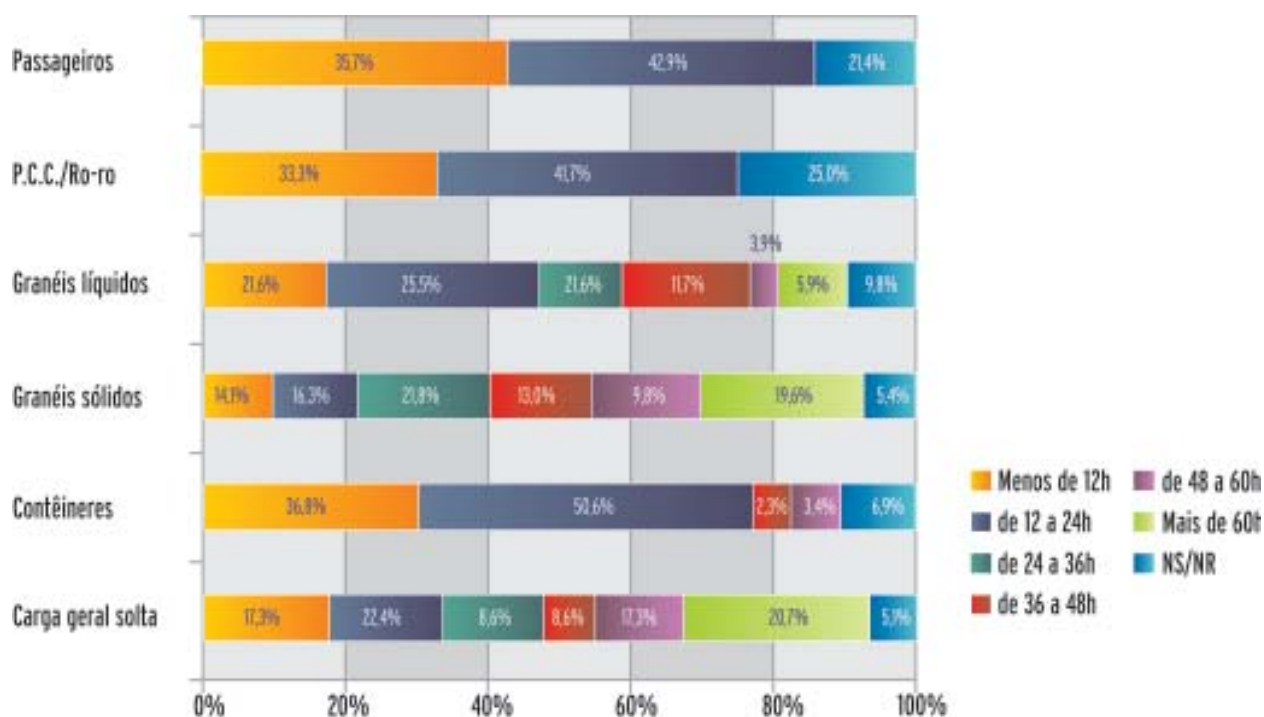


Gráfico 17 - Tempo médio atracado em operação (%)

Observa-se que, na maior parte dos casos, o tempo de carga e descarga, por tipo de navio, varia conforme o porto. Nos terminais públicos, 57,8% consideraram longos os tempos de carga e descarga, enquanto 20,0% apontaram como adequado. Já para os terminais privados / privados / privados, os tempos foram classificados predominantemente como adequados (42,9%) e rápidos (35,7%).

O tempo de carga e descarga de um terminal está associado à sua velocidade operacional. Assim,

quando comparados os resultados do motivo de escolha do tipo de terminal com a avaliação dos tempos de carga e descarga, observa-se que os terminais públicos são escolhidos pela eficiência / velocidade operacional apenas por 15,0%, o que reforça a identificação de tempos de carga e descarga longos. No caso de terminais privados / privados, 37,5% escolhem o terminal por causa da velocidade, sendo o tempo de carga e descarga considerado adequado e rápido.

Tabela 22 - Tempo de carga e descarga

Tempo de carga e descarga	Públicos	Privados/Privativos
Longo	57,8%	3,5%
Adequado	20,0%	42,9%
Rápido	2,2%	35,7%
NS/NR	20,0%	17,9%
TOTAL	100,0%	100,0%

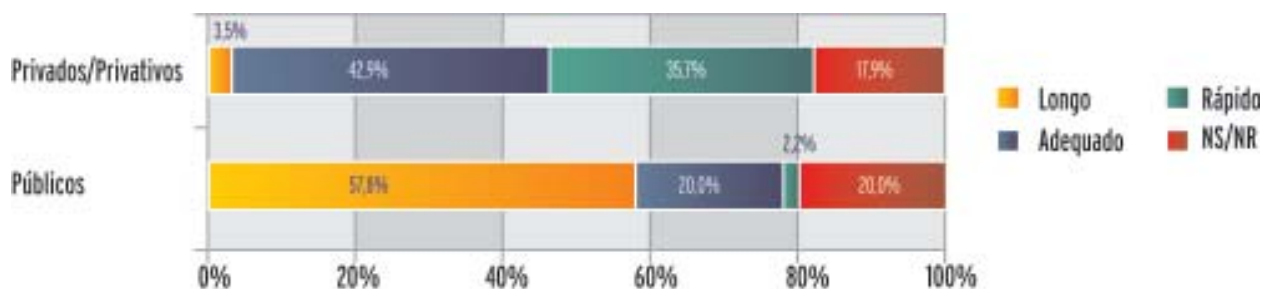


Gráfico 18 - Tempo de carga e descarga

Parte III - Instalações Portuárias

A área do porto é composta pelas instalações portuárias, que compreendem ancoradouros, docas, cais, pontes e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna. Também é composta pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, acessos terrestres, rodoviários e ferroviários; área de retroporto; e equipamentos de movimentação de carga.

As questões de infra-estrutura portuária foram avaliadas pelos entrevistados para cada tipo de navio

agenciado, pois os portos possuem terminais específicos para operação de cada tipo de carga. Para cada tipo de carga, foi avaliado o número de berços de atracação nos terminais específicos. Observa-se que para carga geral solta e granéis sólidos, prevalecem terminais com mais de cinco berços (36,8% e 31,8%). No caso de contêineres (42,4%) e granéis líquidos (27,0%) as operações predominam em terminais com dois berços de atracação. Metade dos terminais de navios *P.C.C./Ro-Ro* operam com um berço de atracação.

Tabela 23 - Berços por tipo de carga

Tipo de carga	1 Berço	2 Berços	3 Berços	4 Berços	5 Berços ou mais
Carga Geral Solta	19,3%	8,8%	19,3%	15,8%	36,8%
Contêineres	12,8%	42,4%	21,2%	11,8%	11,8%
Granéis Sólidos	16,5%	15,4%	26,4%	9,9%	31,8%
Granéis Líquidos	18,8%	27,0%	18,8%	16,6%	18,8%
P.C.C./Ro-ro	50,0%	20,0%	10,0%	0,0%	20,0%



No caso específico de navios de passageiros, foi levantado o número de estações específicas para embarque e desembarque existentes nos portos. Os agen-

tes informaram que normalmente, em 43% dos casos, existe apenas uma estação específica para passageiros e, em 21%, duas estações.

Tabela 24 - Estações específicas para passageiros (%)

Estações específicas	Entrevistas	Percentual
Nenhuma	2	14,3%
Uma	6	42,9%
Duas	3	21,4%
Três	0	0,0%
NS/NR	3	21,4%
TOTAL	14	100,0%

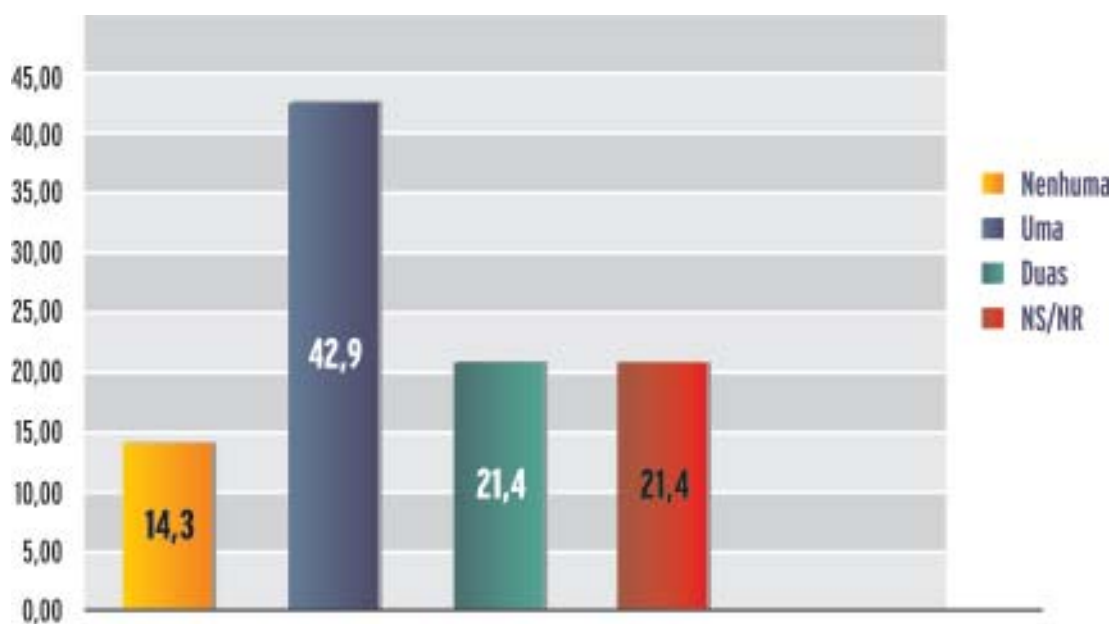


Gráfico 19 - Estações específicas para passageiros (%)

O número de estações específicas para navios de passageiros foi considerada suficiente por 35,7% dos agentes marítimos que operam navios de passageiros, e insuficiente por 28,6% deles, principalmente porque este tipo de serviço vem crescendo no país a cada ano.

Tabela 25 - Estações suficientes (%)

Estações suficientes	Entrevistas	Percentual
Sim	5	35,7%
Não	4	28,6%
NS/NR	5	35,7%
TOTAL	14	100,0%

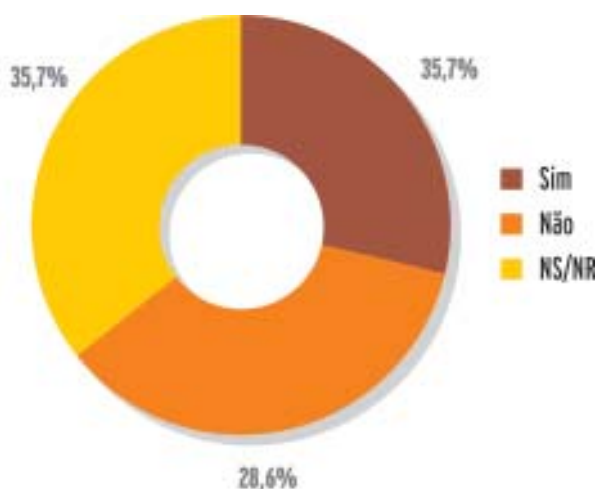


Gráfico 20 - Estações suficientes (%)

Segundo dados do Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Estado do Rio de Janeiro - SINDARIO, a movimentação nos terminais de passageiros vem crescendo à média de 8% ao ano. Na

pesquisa, a expectativa de crescimento da demanda manifestada pelos agentes marítimos para a próxima temporada chega a 79,6%. Na temporada de 2005/2006 foram transportados 63.800 passageiros entre os entrevistados, que esperam cerca de 114.600 passageiros para temporada 2006/2007. Os agentes marítimos destacam que as tarifas variam consideravelmente, principalmente devido às diferenças de roteiros, ficando em média em R\$ 55,00, e também apontam uma expectativa de acréscimo no número de escalas para próxima temporada na ordem de 10%.

Também foram levantadas as profundidades de calado de cada berço de atracação, e a profundidade dos canais de navegação dos terminais. Em relação aos calados, além dos mínimos e máximos operados, função das marés baixa e alta, também foi questionado qual o calado atual (médio) de operação e o necessário para os próximos cinco anos, de forma a manter e melhorar as condições portuárias do Brasil.

Tabela 26 - Calado no berço de atracação por tipo de carga

Tipo de carga	Mínimo	Máximo	Médio	Necessário
Carga Geral Solta	7,80 m	13,00 m	11,00 m	15,00 m
Contêineres	8,00 m	16,50 m	11,50 m	18,00 m
Granéis Sólidos	6,00 m	20,00 m	12,00 m	24,00 m
Granéis Líquidos	7,20 m	15,00 m	14,00 m	17,00 m
P.C.C./Ro-ro	9,00 m	20,00 m	10,00 m	14,00 m
Passageiros	6,00 m	12,00 m	9,75 m	13,00 m

Tabela 27 - Profundidade média do canal de navegação

Tipo de Carga	Profundidade
Carga Geral Solta	12,00 m
Contêineres	14,50 m
Granéis Sólidos	13,00 m
Granéis Líquidos	14,00 m
P.C.C./Ro-ro	14,00 m
Passageiros	11,00 m

Tanto os berços como os canais de navegação precisam ser dragados periodicamente para manter as profundidades de calado e de navegação, garantindo a movimentação dos navios adequados a cada tipo de carga e com plena ocupação. Não basta a dragagem ser realizada periodicamente em apenas um deles (berços ou canais), pois o calado de ambos deve estar adequado ao porte dos navios que acessam os terminais por meio dos canais de navegação e que atracam nos berços.

O processo de dragagem apresenta-se basicamente dividido em: dragagem inicial, na qual é formado o canal artificial ou berço de atracação, com a retirada de material virgem; dragagem de aprofundamento, onde a profundidade é ampliada para que o canal ou berço possa comportar navios maiores; e dragagens de manutenção, para a retirada de material sedimentar depositado recentemente, com a finalidade de manter a profundidade do canal ou berço propiciando a movimentação de embarcações de vários tamanhos em portos e marinas. Um outro tipo de dragagem em fase de implantação em muitas partes do mundo é a dragagem ambiental ou sanitária, que procura remover uma camada superficial de sedimento contaminado por compostos orgânicos e inorgânicos, sem que haja a ressuspensão destes contaminantes.

Em termos de infra-estrutura e operação portuária, um dos grandes desafios do setor é a regularidade das dragagens de manutenção, que garantem o nível dos berços de atracação evitando perigos na entrada dos navios no porto. A realização das obras é responsabilidade da Autoridade Portuária, e a demora para a realização da dragagem de manutenção pode inviabilizar o movimento dos portos. Cabe ressaltar que os operadores portuários recolhem taxas específicas junto à Autoridade Portuária para a realização da dragagem.

Na avaliação deste item, foi apontada como inexistente a regularidade deste tipo de dragagem. Observa-se que para navios de carga solta, contêineres e granéis sólidos, a diferença no percentual de entrevistados que afirmou existir regularidade para os que afirmaram não existir regularidade é muito pequena. Ao analisar os dados por Estado (no Anexo I), percebe-se que este equilíbrio na amostra total se deve ao fato de que, apesar de alguns portos não apresentarem dragagens regulares, outros, como os dos Estados de Santa Catarina, Espírito Santo, Paraíba, Rio de Janeiro, Ceará e Maranhão, são dragados com regularidade suficiente.

Assim, se considerarmos somente os portos que não têm dragagens regulares de manutenção, observamos que, em média, o percentual de respostas afirmando que não existem dragagens regulares sobe para cerca de 70%.

Tabela 28 - Regularidade das obras de dragagem (%)

Regularidade das obras de dragagem	Sim	Não	NS/NR	TOTAL
Carga Geral Solta	44,8%	48,3%	8,9%	100,0%
Contêineres	41,4%	44,8%	13,8%	100,0%
Granéis Sólidos	44,6%	48,9%	6,5%	100,0%
Granéis Líquidos	35,3%	54,9%	9,8%	100,0%
P.C.C./Ro-ro	16,7%	66,7%	16,6%	100,0%
Passageiros	21,4%	50,0%	28,6%	100,0%

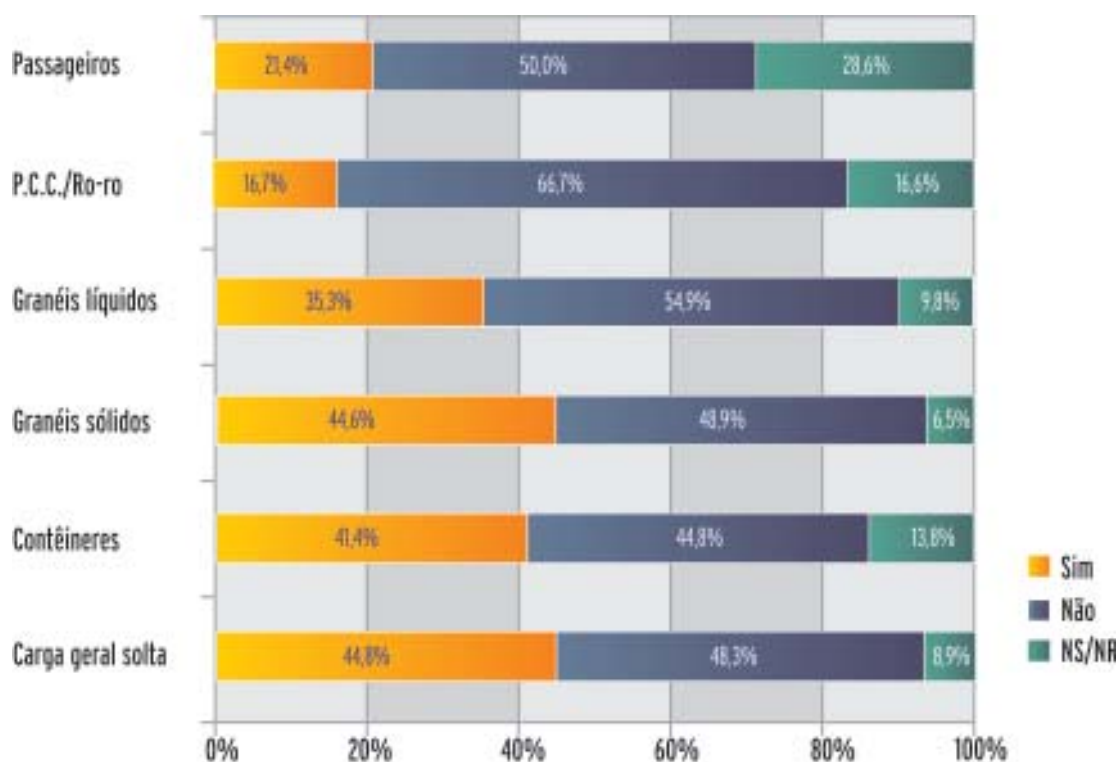


Gráfico 21 - Regularidade das obras de dragagem (%)

Para os entrevistados que afirmaram que as obras de dragagem não estão sendo regularmente realizadas no principal terminal que opera (por tipo de carga), foi questionado desde quando as obras foram interrompidas. Nos terminais de carga geral solta, 25,0% das obras estão paralisadas desde 2003, com mais 18,7% a partir de 2004 e mais 25,0% a partir de 2005. Muitos entrevistados não souberam responder há quanto tempo as obras de dragagem de manutenção dos terminais de

contêineres (25,0%), granéis sólidos (30,7%), líquidos (36,3%) e P.C.C./Ro-Ro (25,0%) estão paralisadas. E a maioria das obras paralisadas destes terminais está assim há menos de dois anos. No caso de terminais de passageiros, 100,0% das obras de dragagem estão paralisadas desde 2004. Conclui-se assim, que as obras de dragagem estão, na sua maioria, paralisadas em todo país, fator de extrema preocupação ao aprimoramento do transporte marítimo no País.

Tabela 29 - Tempo de paralização das obras de dragagem (%)

Tempo de paralização	2000	2001	2002	2003	2004	2005	NS/NR	TOTAL
Carga Geral Solta	0,0%	12,6%	0,0%	25,0%	18,7%	25,0%	18,7%	100,0%
Contêineres	0,0%	5,0%	15,0%	5,0%	30,0%	20,0%	25,0%	100,0%
Granéis Sólidos	3,9%	0,0%	3,9%	19,2%	15,4%	26,9%	30,7%	100,0%
Granéis Líquidos	0,0%	0,0%	9,1%	9,1%	18,2%	27,3%	36,3%	100,0%
P.C.C./Ro-ro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	50,0%	25,0%	100,0%
Passageiros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%

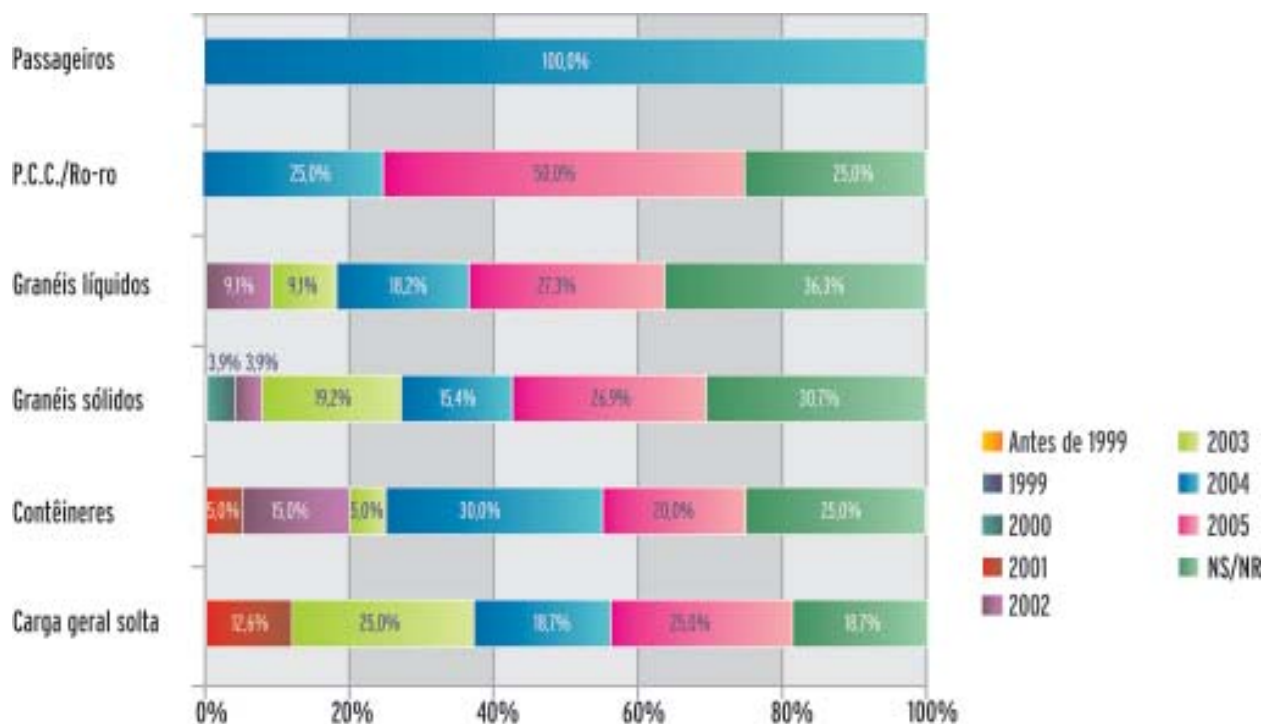


Gráfico 22 - Tempo de paralização das obras de dragagem (%)

Além de boas condições da infra-estrutura aquaviária, o porto, elo importante para o transporte de longo curso e cabotagem, depende também da acessibilidade terrestre para poder oferecer seus serviços de forma eficiente e contínua nas cadeias de suprimentos das quais participa. A qualidade dos acessos terrestres - ferroviários e rodoviários - e também aquaviários, determina em grande parte a competitividade do porto, no que diz respeito à distribuição e captação das mercadorias em sua área de influência.

Na avaliação dos acessos aquaviários, a maioria dos entrevistados (85,0%), considera os acessos adequados, enquanto 12,7% avaliam como inadequados. Ao comparar este resultado com o da pesquisa realizada em 2002, observa-se uma pequena melhora (6,4%) na avaliação dos acessos aquaviários nestes quatro anos. Ao apontar os problemas dos acessos aquaviários, 54,6% dos entrevistados apontou a profundidade do canal de acesso como principal problema, ficando a profundidade do berço apontada por 19,4%. Os demais problemas indicados foram: disponibilidade de berço e sinalização / balizamento.

Tabela 30 - Avaliação dos acessos aquaviários (%)

Avaliação dos acessos aquaviários	Entrevistas	Percentual	
		2006	2002
Adequado	147	85,0%	78,6%
Inadequado	22	12,7%	15,3%
NS/NR	4	2,3%	6,10%
TOTAL	175	100,0%	100,0%

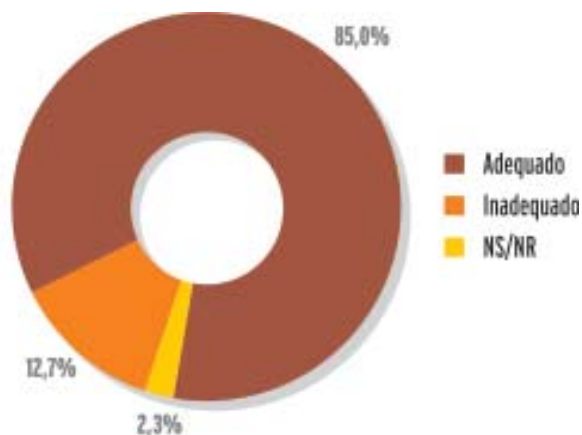


Gráfico 23 - Avaliação dos acessos aquaviários (%)

Tabela 31 - Principais problemas dos acessos aquaviários (%)

Principais problemas dos acessos aquaviários	Entrevistas	Percentual
Profundidade do canal	59	54,6%
Profundidade do berço	21	19,4%
Disponibilidade de berço	10	9,3%
Sinalização/Balizamento	7	6,5%
Outros	9	8,3%
NS/NR	2	1,9%
TOTAL	108	100,0%

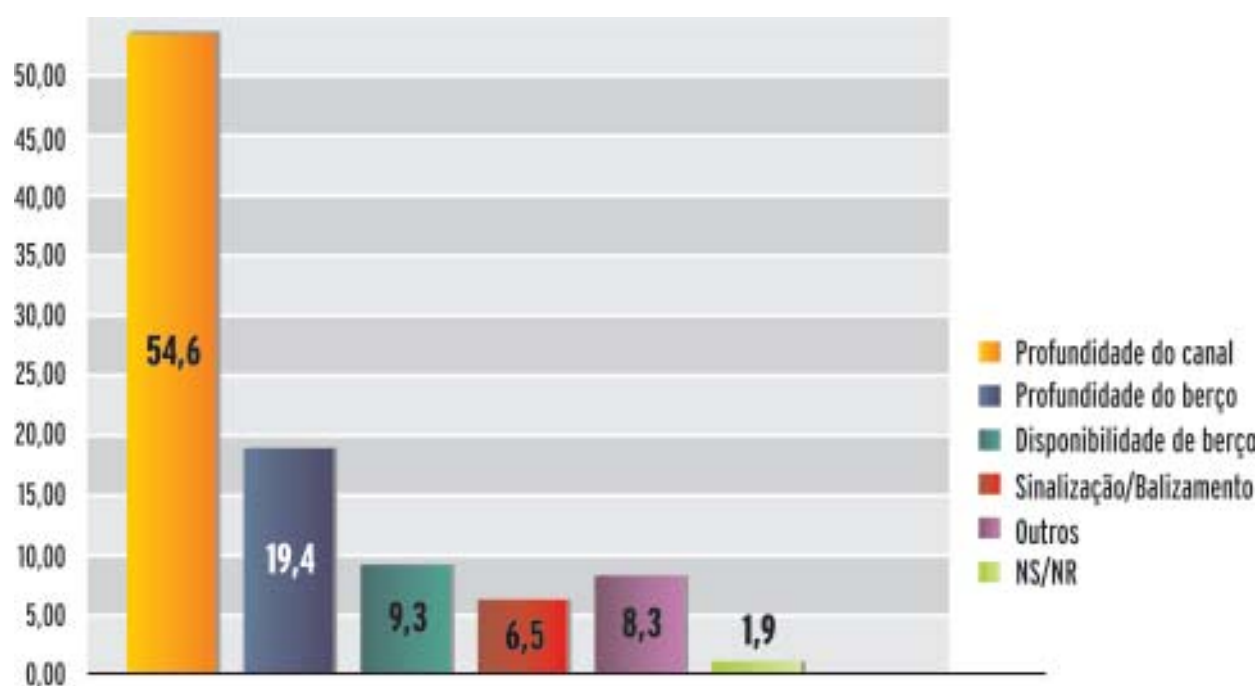


Gráfico 24 - Principais problemas dos acessos aquaviários (%)

Apesar do baixo percentual de avaliação negativa dos acessos aquaviários, na identificação dos principais problemas, observa-se um alto coeficiente (74%) de problemas relacionados à dragagem, do canal de navegação (54,6%) e do berço de atracação (19,4%), indicando que o problema é iminente.

Em relação aos acessos rodoviários, 50,3% dos entrevistados apontaram-nos como inadequados e 48,0% como adequados. Comparando com o resultado da

pesquisa realizada há quatro anos, observa-se uma piora nas condições dos acessos rodoviários (16,1%). Os maiores problemas apontados foram o estado de conservação dos acessos (29,9%), travessia por áreas urbanas (27,8%) e engarrafamentos dos veículos de carga (25,7%). Outros problemas indicados foram a segurança / roubo de carga, a falta de duplicação das vias de acesso principal, falta de opções de acessos, falta de estacionamento para espera, sinalização precária, pedágios e burocracia excessiva.

Tabela 32 - Avaliação dos acessos rodoviários (%)

Avaliação dos acessos rodoviários	Entrevistas	Percentual	
		2006	2002
Adequado	84	48,0%	64,1%
Inadequado	88	50,3%	34,4%
NS/NR	3	1,7%	1,5%
TOTAL	175	100,0%	100,0%

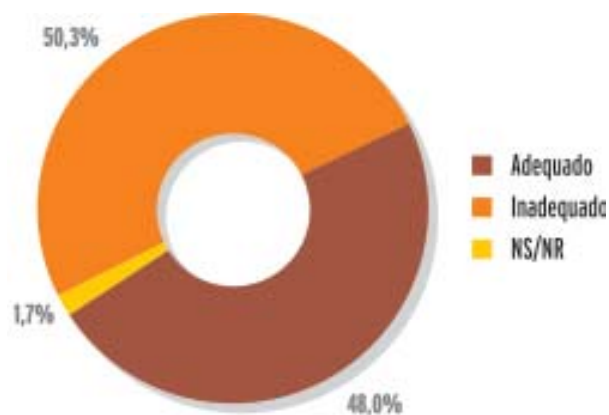


Gráfico 25 - Avaliação dos acessos rodoviários (%)

Tabela 33 - Principais problemas dos acessos rodoviários (%)

Principais problemas dos acessos rodoviários	Entrevistas	Percentual
Travessia por área urbana	40	27,8%
Acesso rodoviário em precário estado de conservação	43	29,9%
Ocorrência de roubo de carga/Falta de segurança	3	2,0%
Engarrafamento de veículos de carga	37	25,7%
Outro	17	11,8%
NS/NR	4	2,8%
TOTAL	144	100,0%

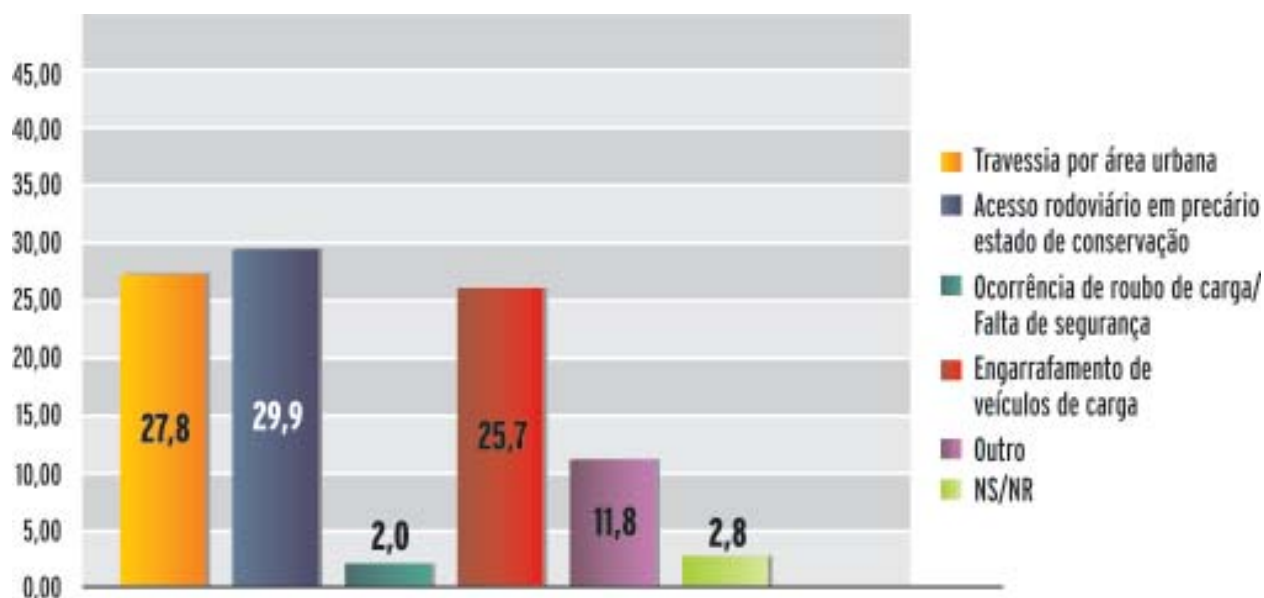


Gráfico 26 - Principais problemas dos acessos rodoviários (%)

Na avaliação dos acessos ferroviários, 50,4% dos entrevistados classificaram-nos como adequados e 44,6% como inadequados. Ao comparar com a pesquisa realizada em 2002, observa-se um crescimento nos dois índices, justificado pela redução no percentual de entrevistados que não sabiam responder a questão, pois provavelmente não faziam o uso freqüente do transporte ferroviário na integração da movimentação portuária. O principal problema encontrado foi o precário estado de conservação da malha e terminais ferroviários (38,1%), sendo a travessia por áreas urbanas o segundo problema, apontado por 25,0% dos entrevistados. Destaca-se que a travessia por áreas urbanas ocorre no entorno do porto organizado, o que dificulta sua ampliação e a construção de retroáreas e áreas de espera para os veículos de carga. Os outros problemas identificados foram carência de linhas, falta de ramais para os portos, falta de equipamentos e horários de operação, totalizando 25,0%. A falta de segurança/roubo de cargas foi apontada como problema por apenas 3,6% dos entrevistados.

Tabela 34 - Avaliação dos acessos ferroviários (%)

Avaliação dos acessos ferroviários	Entrevistas	Percentual	
		2006	2002
Adequado	61	50,4%	41,2%
Inadequado	54	44,6%	38,9%
NS/NR	6	5,0%	19,8%
TOTAL	121	100,0%	100,0%

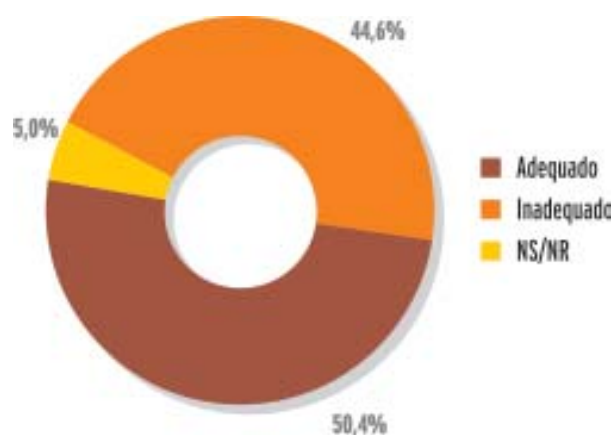


Gráfico 27 - Avaliação dos acessos ferroviários (%)

Tabela 35 - Principais problemas dos acessos ferroviários (%)

Principais problemas dos acessos ferroviários	Entrevistas	Percentual
Travessia por área urbana	21	25,0%
Precário estado de conservação	32	38,1%
Ocorrência de roubo de carga/falta de segurança	3	3,6%
Outro	21	25,0%
NS/NR	7	8,3%
TOTAL	84	100,0%

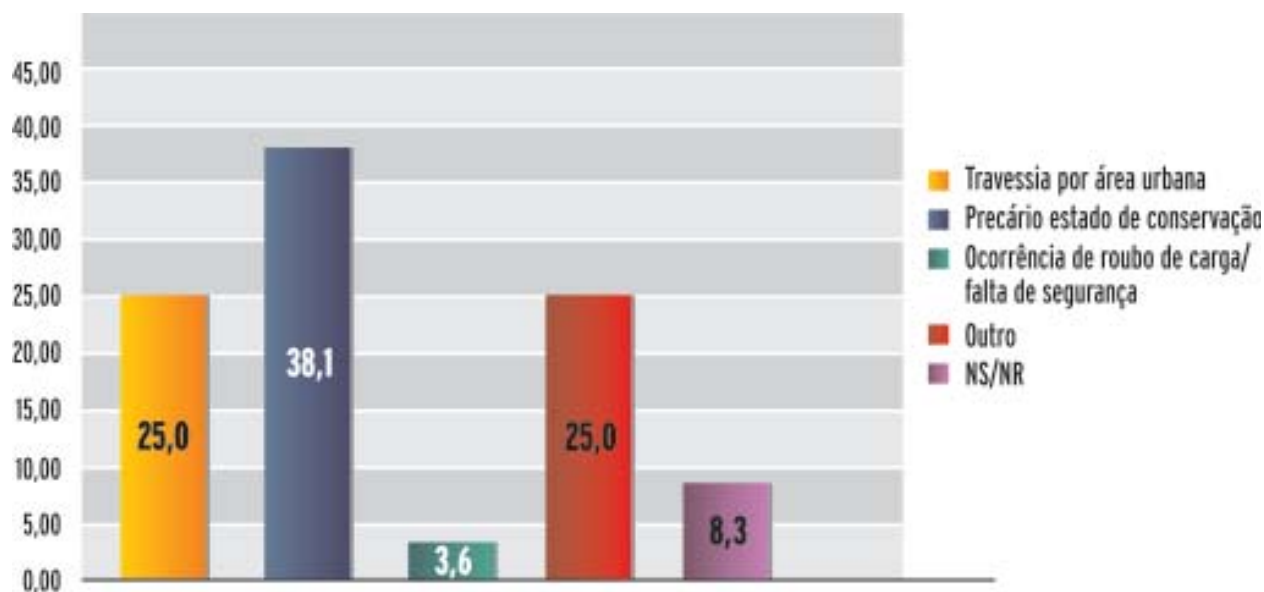


Gráfico 28 - Principais problemas dos acessos ferroviários (%)

A disponibilidade de pátio e área de armazenagem dos portos pesquisados também foi avaliada como adequada por 58,9% dos entrevistados, mas foi considerada regularmente ou mal conservada por 53,9%. Em 2002 o percentual de entrevistados que avaliaram a área como adequada era praticamente o mesmo 58,0%, entretanto, 58,8% avaliaram como em bom estado de conservação. Esta comparação permite

perceber o quanto estas áreas estão sendo sucateadas, com falta de investimentos para conservação e melhorias das mesmas. A manutenção desta área é responsabilidade da Autoridade Portuária, que também responde pelas obras de dragagem. O financiamento destas obras é realizado por meio das taxas recolhidas, e incentivos dos governos federal, estaduais e municipais.

Tabela 36 - Disponibilidade de espaço físico/pátio aberto e armazenagem

Disponibilidade de espaço físico/pátio aberto e armazenagem	Entrevistas	Percentual	
		2006	2002
Adequado	106	58,9%	58,0%
Inadequado	71	39,4%	38,2%
NS/NR	3	1,7%	3,8%
TOTAL	180	100,0%	100,0%

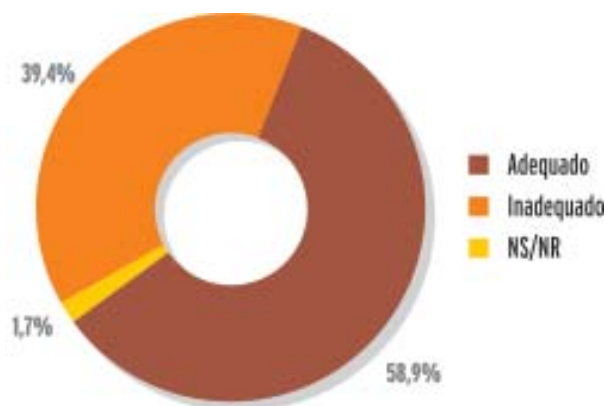


Gráfico 29 - Disponibilidade de espaço físico/pátio aberto e armazenagem

Dos entrevistados que classificaram a disponibilidade de espaço físico como inadequada 44,4% referem-se

a operadores de navios de granéis sólidos, na maioria (34,4%) do Estado de São Paulo (Anexo I).

Tabela 37 - Estado de conservação da área de pátio / espaço físico

Estado de conservação da área de pátio/espaço físico	Entrevistas	Percentual	
		2006	2002
Bom	78	43,3%	58,8%
Regular	70	38,9%	23,7%
Ruim	27	15,0%	15,3%
NS/NR	5	2,8%	2,3%
TOTAL	180	100,0%	100,0%

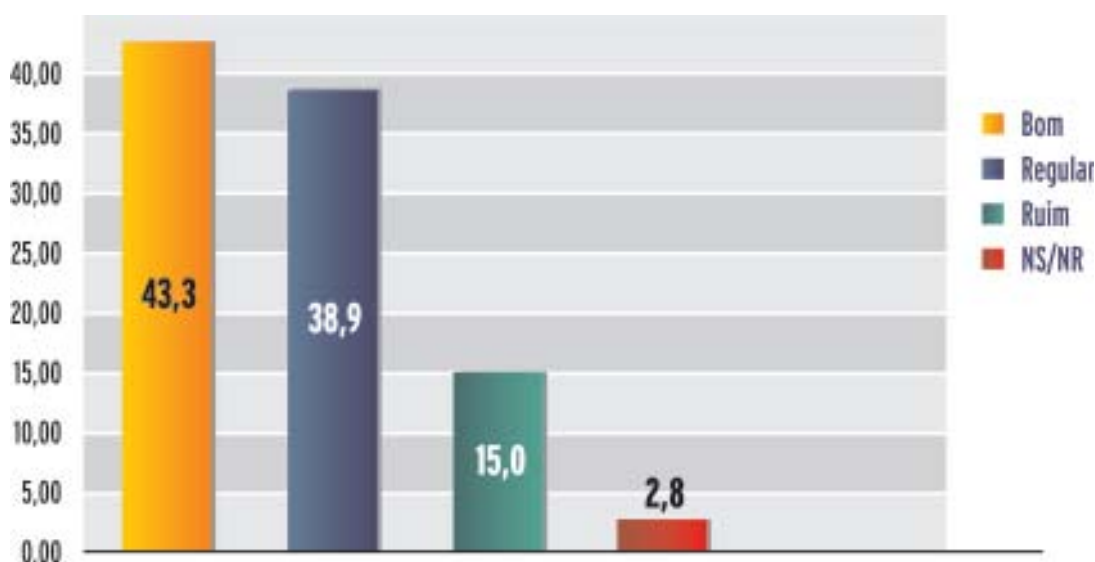


Gráfico 30 - Estado de conservação da área de pátio / espaço físico

O retroporto ou retroárea de um porto é a área adjacente ao porto organizado destinada a suprir a deficiência do terminal público e desafogar a zona portuária utilizada para armazenagem, para fazer a estufagem das cargas ou até mesmo o seu desembarço aduaneiro. Na avaliação dos entrevistados, a área de retroporto ou retroárea dos portos pesquisados foi classificada como adequada para 59,4% dos entrevistados. Este índice de satisfação em 2002 era de 72,5%, o que demonstra a queda no nível de satisfação. No Anexo I pode ser observado a adequação das áreas de retroporto por estado.

Tabela 38 - Retroárea ou área de retroporto

Retroárea ou área de retroporto	Entrevistas	Percentual	
		2006	2002
Adequado	107	59,4%	72,5%
Inadequado	63	35,0%	22,1%
NS/NR	10	5,6%	5,3%
TOTAL	180	100,0%	100,0%

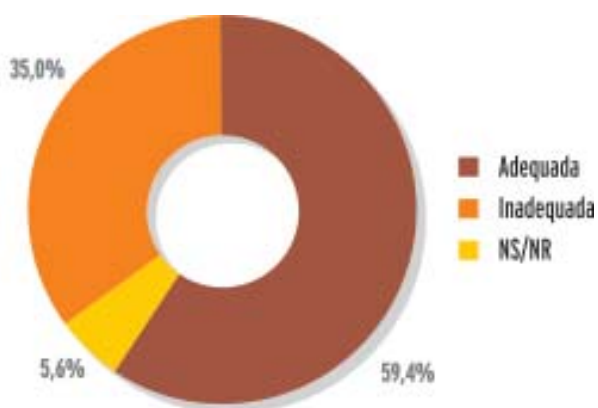


Gráfico 31 - Retroárea ou área de retroporto

Na opinião dos agentes marítimos entrevistados, o estado de conservação da área de retroporto está regular ou ruim para 62,8%, o que na pesquisa anterior (2002) apontava 41,2%. Desta forma, pode-se perceber claramente a falta de investimentos nos últimos anos nas áreas retroportuárias.

Tabela 39 - Estado de conservação da retroárea ou área de retroporto

Estado de conservação da retroárea ou área de retroporto	Entrevistas	Percentual	
		2006	2002
Bom	57	31,7%	55,7%
Regular	75	41,7%	27,5%
Ruim	38	21,1%	13,7%
NS/NR	10	5,5%	3,1%
TOTAL	180	100,0%	100,0%

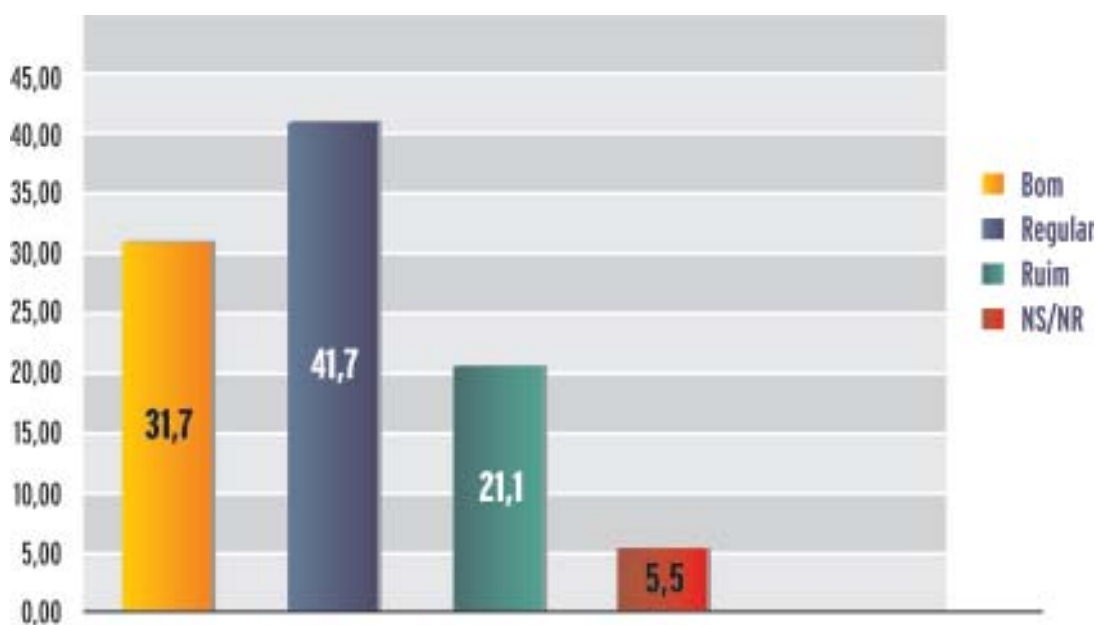


Gráfico 32 - Estado de conservação da retroárea ou área de retroporto

Outro fator importante na eficiência das infra-estruturas portuárias são os equipamentos de movimentação de carga utilizados para o deslocamento de materiais de um ponto a outro por distâncias relativamente pequenas. Por meio deles é realizado o trânsito da carga interna dos terminais, armazéns (carregamento e retirada dos caminhões, alocação e retirada das prateleiras), o embarque e desembarque dos navios e o transbordo entre modais de transporte.

O tipo de equipamento a ser utilizado em um terminal é determinado pelas características da carga a ser movimentada e das operações que realizam. Sua utilização

confere maior agilidade às operações nos terminais e reduz a mão-de-obra necessária para as operações. Os principais equipamentos de movimentação são: *reachstackers* (empilhadeiras de contêineres), *transtainers*, guindastes, pórticos, sugadores, esteiras, manguites, empilhadeiras, paleteiras, etc. As quantidades existentes dos principais equipamentos foram levantadas na pesquisa de acordo com o tipo de carga, e elas variam conforme a frequência de utilização dos terminais. A Tabela 40 apresenta a quantidade média de equipamento por porto, e o Anexo I as quantidades totais e médias encontradas nos portos por estado e região.

Tabela 40 - Quantidade média de equipamentos.

Tipo de carga	Empilhadeira	Caminhões	Movimentação carga	Outros
Carga Geral Solta	17	38	7	1
Contêineres	13	31	7	2
Granéis Sólidos	11	26	6	6
Granéis Líquidos	-	25	3	2
P.C.C./Ro-ro	-	-	-	-
Passageiros	1	-	-	-

Em relação à qualidade dos equipamentos disponíveis, a maioria dos entrevistados usuários de terminais de carga geral solta, contêineres, granéis sólidos e granéis líquidos avaliaram como boa ou muito boa. A quantidade e qualidade dos equipamentos irão refletir diretamente na agilidade das operações e, conseqüentemente, no tempo de atracação dos navios. No caso dos contêineres, por exemplo, que dependem exclusivamente de equipamentos para carga e descarga, se o tempo de atracação for baixo é porque os equipamentos são suficientes. A avaliação positiva quanto à

qualidade dos equipamentos, demonstra os investimentos privados nas instalações portuárias.

Para os terminais de passageiros, que utilizam como equipamentos lanchas para desembarque e ônibus de passageiros, e para os navios *P.C.C./Ro-Ro*, que, pela natureza das cargas, material rodante, não utiliza os equipamentos convencionais, a maior parte dos entrevistados informou desconhecer o estado de conservação dos equipamentos.

Tabela 41 - Qualidade de equipamento (%)

Qualidade de equipamento	Muito boa	Boa	Regular	Ruim	Muito ruim	NS/NR	TOTAL
Carga Geral Solta	3,5%	43,1%	13,8%	12,1%	1,7%	25,8%	100,0%
Contêineres	14,9%	59,8%	9,2%	2,3%	0,0%	13,8%	100,0%
Granéis Sólidos	10,9%	43,5%	13,0%	6,5%	1,1%	25,0%	100,0%
Granéis Líquidos	13,7%	37,2%	2,0%	0,0%	0,0%	47,1%	100,0%
P.C.C./Ro-ro	0,0%	16,7%	0,0%	8,3%	0,0%	75,0%	100,0%
Passageiros	0,0%	7,2%	7,2%	7,2%	0,0%	78,4%	100,0%

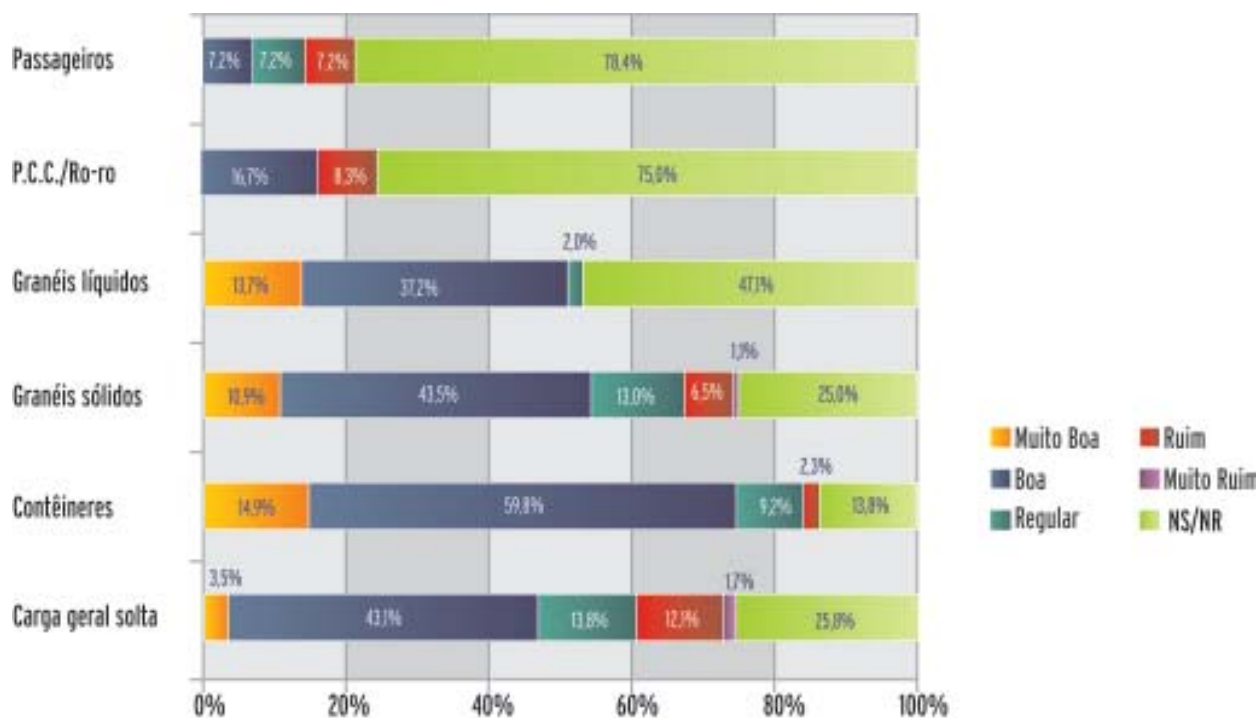


Gráfico 33 - Qualidade de equipamento (%)

Os principais problemas citados sobre a qualidade dos equipamentos foram falta de equipamentos adequados e em quantidade suficiente para suprir a demanda, e idade e estado de conservação dos equipamentos.

Os operadores de contêineres apresentaram o maior percentual de satisfação (75% boa ou muito boa). Isto pode estar relacionado com o aumento da exportação e com maior investimento em terminais TECON, resultado do processo de privatização, que pode ser observado pelo crescimento da movimentação de contêineres nos últimos anos.

Tabela 42 - Movimentação de contêineres

Porto	Movimentação anual em TEUs*						
	2002		2003		2004		2005
	Quantidade	Crescimento	Quantidade	Crescimento	Quantidade	Crescimento	Quantidade
Santos	1.230.599	26,8%	1.560.963	22,4%	1.910.532	18,7%	2.267.921
Rio Grande	452.548	13,2%	512.331	20,6%	617.808	9,3%	675.516
Itajaí	334.746	39,4%	466.771	20,8%	564.012	14,9%	647.796
Paranaguá	271.219	14,3%	309.931	21,7%	377.125	11,4%	420.318
Rio de Janeiro	270.046	19,0%	321.349	7,2%	344.487	-5,5%	325.380
São Francisco do Sul	257.925	9,3%	281.887	-2,9%	273.787	6,1%	290.440
Outros	714.856	14,8%	820.413	86,9%	1.533.057	-14,5%	1.310.569
Total	3.531.939	21,0%	4.273.645	19,6%	5.113.198	16,1%	5.937.940

*FONTE: Câmara Brasileira de Contêineres e Transporte Multimodal - CBC, 2006.

Parte IV - Mão-de-Obra e Serviços

A mão-de-obra nos portos sempre foi considerada um dos principais empecilhos à queda dos custos portuários. Atualmente, o quadro de trabalhadores é, em geral, formado por uma equipe fixa de funcionários vinculados aos operadores (30%) e por uma equipe de temporários, ou mão-de-obra avulsa (70%). Os vinculados, normalmente, são aqueles que manuseiam as cargas na retaguarda e trabalham nos armazéns e na administração das empresas. Os serviços de práticos e de rebocadores também representam uma parcela significativa dos custos portuários.

O Órgão Gestor de Mão-de-Obra Portuária Avulsa - OGM0, opera no âmbito de cada porto com a finalidade de cadastrar, registrar e treinar a mão-de-obra dos trabalhadores portuários; administrar o fornecimento de mão-de-obra para os operadores portuários; estabelecer o número de vagas; arrecadar junto aos operadores os encargos sociais e previdenciários, bem como a remuneração devida aos trabalhadores.

O OGM0 é administrado por um Conselho de Supervisão, composto por três membros titulares indicados

pelos operadores portuários, pelos trabalhadores e usuários do porto, e uma diretoria executiva com um ou mais diretores, designados e destituídos, a qualquer tempo, pelos trabalhadores portuários.

Com a atuação do OGM0, as condições de trabalho são acordadas por meio de negociação coletiva entre trabalhadores e operadores portuários no âmbito de cada porto, ou até de terminais. Assim, possibilita que se estabeleçam condições diferenciadas para a organização de trabalho entre os portos, promovendo um importante estímulo à competitividade e promovendo o amadurecimento dos trabalhadores no entendimento de que os avanços são inevitáveis para a busca de eficiência portuária.

Na avaliação do desempenho dos OGM0s, 31,5% perceberam melhoria da qualidade da mão-de-obra no porto, 24,9% redução no número de acidentes e melhoria da segurança e saúde no trabalho. Apenas 13,4% dos entrevistados afirmaram que sua criação não teve impacto significativo sobre a mão-de-obra.

Tabela 43 - Desempenho do O.G.M.O. (órgão gestor de mão-de-obra) (%)

Desempenho do O.G.M.O. (Órgão Gestor de Mão-de-Obra)	Entrevistas	Percentual
Contribuiu para a melhoria da qualidade da mão-de-obra no porto	101	31,5%
Contribuiu para a redução no número de acidentes	80	24,9%
Contribuiu para a melhoria da segurança e saúde no trabalho	80	24,9%
Não teve impacto significativo sobre a mão-de-obra	43	13,4%
Outros	1	0,3%
NS/NR	16	5,0%
TOTAL	321	100,0%

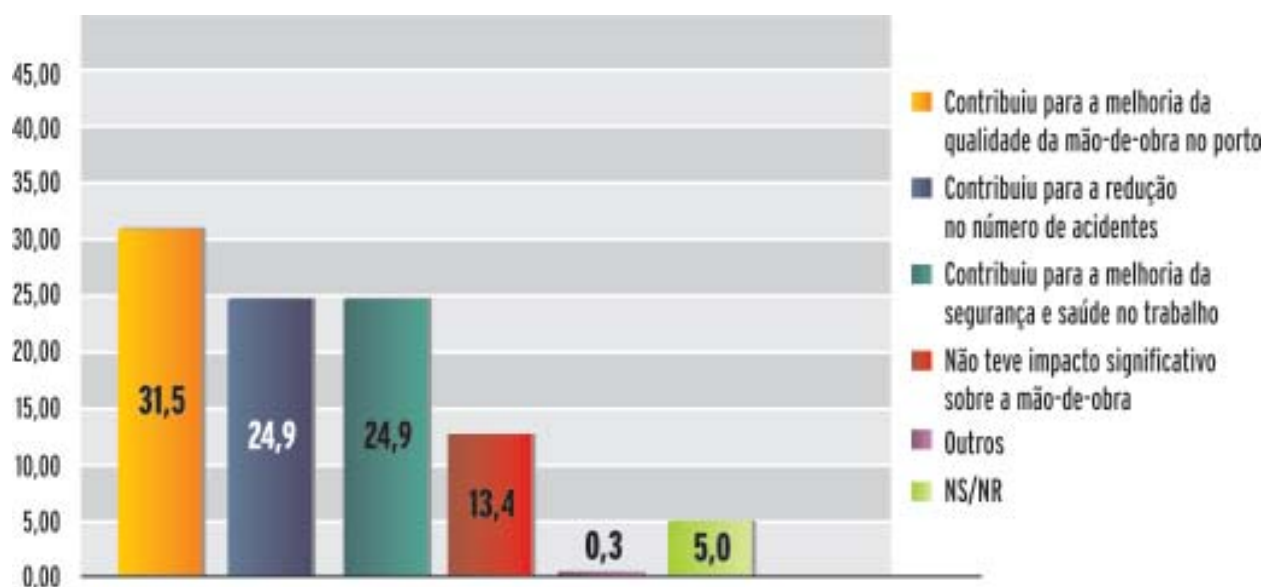


Gráfico 34 - Desempenho do O.G.M.O. (órgão gestor de mão-de-obra) (%)

Em relação aos trabalhadores portuários avulsos, como estiva e capatazia, a avaliação da maior parte dos entrevistados (43,9%) é que a quantidade está adequada às necessidades de operação, 37,2% avaliaram como superior à necessária, ao passo que 11,7% apontaram como insuficiente. Já a qualidade dos serviços oferecidos pelos trabalhadores avulsos foi classificada como regular ou ruim por 58,3% dos entrevistados e bons por 36,1% deles. Na comparação com os resultados da pesquisa de 2002, observamos que houve uma redução no percentual de entrevistados que a

mais mão-de-obra é superior à necessária de 51,9% para 37,2%, e um leve aumento no percentual de avaliação da mão-de-obra como insuficiente, subindo de 4,6% para 11,7%. Estes percentuais refletem os impactos dos investimentos em modernização e a ampliação da atuação do OGMO nestes últimos quatro anos. Entretanto, percebe-se a necessidade de atuação ainda maior do OGMO, permitindo melhoria na qualificação e melhor aproveitamento da mão-de-obra disponível, de forma a acelerar as operações e aumentar a eficiência portuária.

Tabela 44 - Quantidade de trabalhadores portuários (%)

Quantidade de trabalhadores portuários	Entrevistas	Percentual	
		2006	2002
O dobro do necessário	39	21,7%	37,4%
O triplo do necessário	13	7,2%	7,6%
Mais que o triplo do necessário	15	8,3%	6,9%
Adequada	79	43,9%	42,7%
Insuficiente	21	11,7%	4,6%
NS/NR	13	7,2%	0,8%
TOTAL	180	100,0%	100,0%

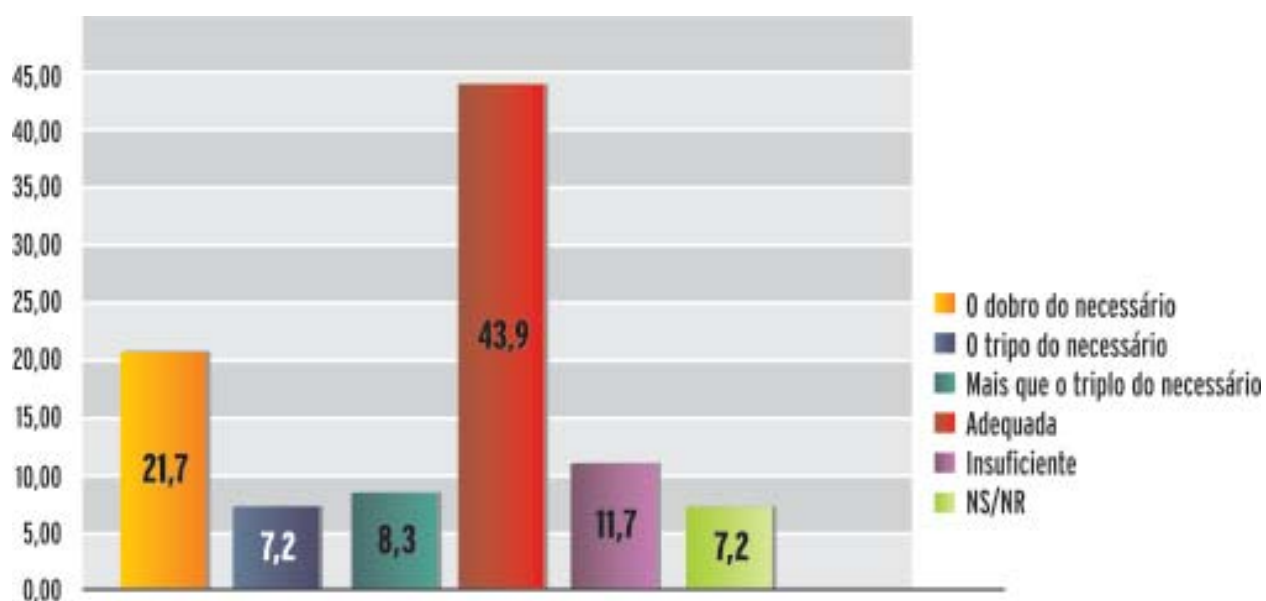


Gráfico 35 - Quantidade de trabalhadores portuários (%)

Tabela 45 - Qualidade dos trabalhadores portuários (%)

Qualidade dos trabalhadores portuários	Entrevistas	Percentual
Boa	65	36,1%
Regular	81	45,0%
Ruim	24	13,3%
NS/NR	10	5,6%
TOTAL	180	100,0%



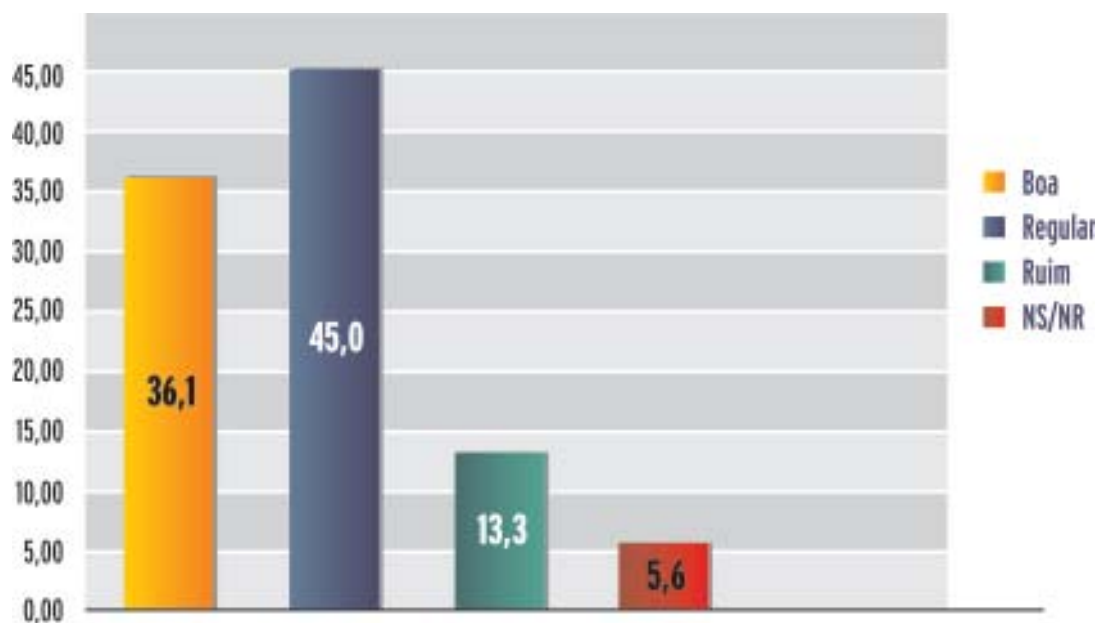


Gráfico 36 - Qualidade dos trabalhadores portuários (%)

Além dos serviços executados por trabalhadores avulsos, foi avaliado isoladamente o serviço da praticagem, o qual é oferecido como auxílio aos navegantes, geralmente disponível em áreas que apresentem dificuldades ao tráfego livre e seguro de embarcações, em geral de grande porte. Tais dificuldades podem ser relativas a ventos, estado do mar, lagos ou rios, marés, correntes, bancos de areia, naufrágios, visibilidade restrita, entre outras.

Este serviço é executado pelo prático, profissional habilitado pela Marinha do Brasil e que possui o conhecimento das águas em que atua, com especial habili-

dade na condução de embarcações, devendo estar perfeitamente atualizado com dados sobre profundidade e geografia do local, o clima e as informações do tráfego de embarcações. É também o responsável pelo controle e direcionamento dos rumos de uma embarcação próxima à costa, ou em águas interiores desconhecidas do seu comandante.

Os serviços de praticagem foram avaliados quanto ao custo e qualidade. A qualidade foi apontada como boa por 68,3% dos entrevistados. Entretanto o custo foi considerado elevado por 65,6% e moderado por 28,3% dos entrevistados.

Tabela 46 - Qualidade dos serviços de praticagem (%)

Qualidade dos serviços de praticagem	Entrevistas	Percentual	
		2006	2002
Boa	123	68,3%	73,3%
Regular	41	22,7%	19,1%
Ruim	8	4,5%	4,6%
NS/NR	8	4,5%	3,1%
TOTAL	180	100,0%	100,0%

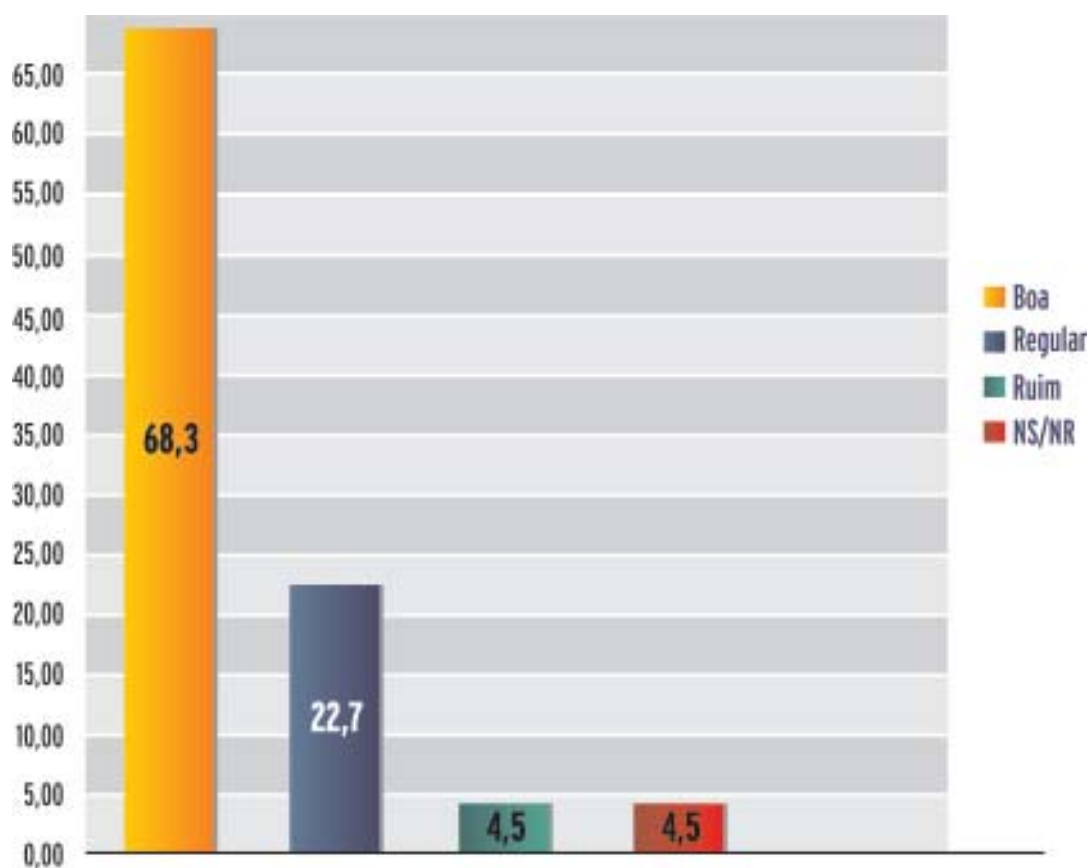


Gráfico 37 - Qualidade dos serviços de praticagem (%)

Tabela 47 - Custos dos serviços de praticagem (%)

Custos dos serviços de praticagem	Entrevistas	Percentual	
		2006	2002
Elevados	118	65,6%	68,7%
Moderados	51	28,3%	26,0%
Baixos	0	0,0%	1,5%
NS/NR	11	6,1%	3,8%
TOTAL	180	100,0%	100,0%

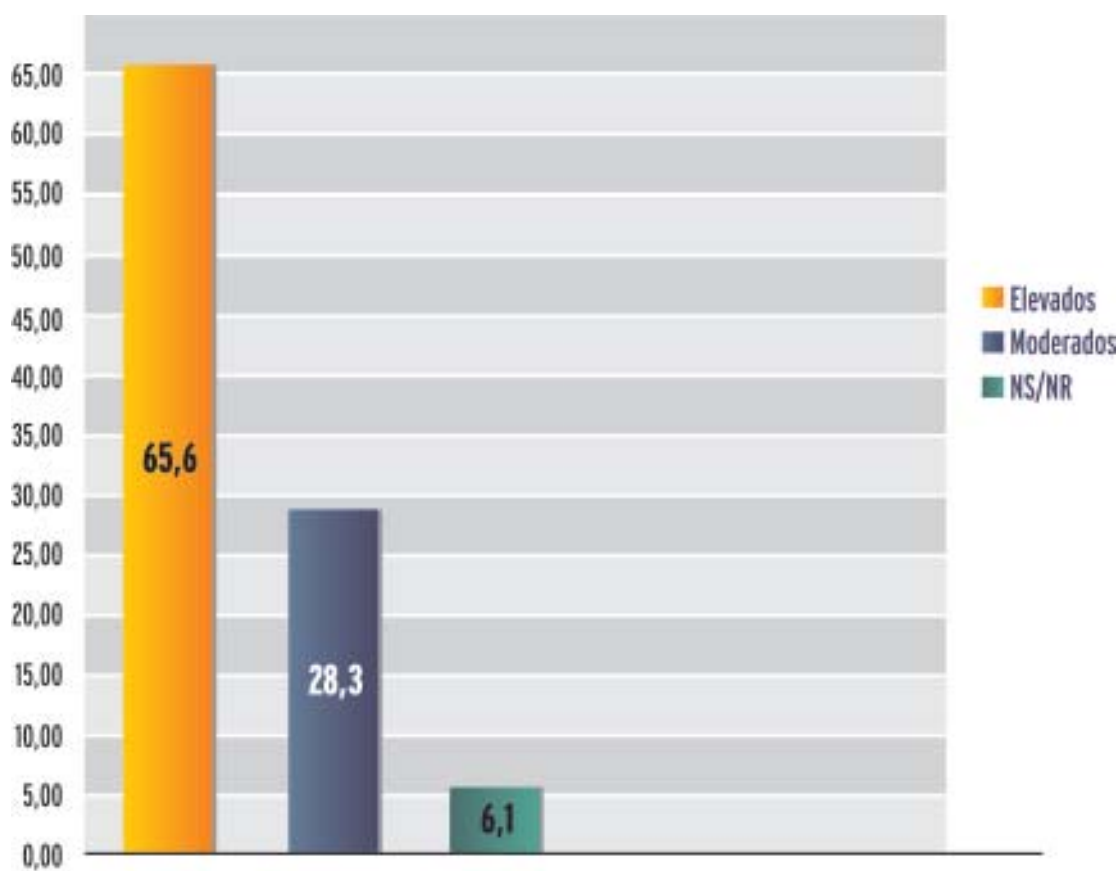


Gráfico 38 - Custos dos serviços de praticagem (%)

Também foi avaliado o percentual que a praticagem representa do custo total por tipo de produto. Para granéis sólidos ultrapassa 50% dos custos, chegando, em média, a 54,5%. O percentual é um pouco menor para carga solta (45,7%), granel líquido (42,8%) e passageiros (40,8%). No caso de contêineres representa em média 34,2% do custo e para *P.C.C./Ro-Ro*, 25,8%.

Outro serviço não menos importante com disponibilidade necessária ao porto é o serviço de rebocadores. Os navios rebocadores possuem grande potência de

motor e são utilizados para puxar, empurrar e manobrar todos os tipos de navios, até mesmo de grande porte. Geralmente são utilizados nos canais de acesso dos portos. Podem também socorrer navios em alto-mar, rebocando-os para zonas seguras; e também puxar navios encalhados em bancos de areia.

Na avaliação dos serviços de rebocadores, a qualidade foi apontada como boa por 77,8% dos entrevistados e o custo avaliado como alto por 57,8% e moderado por 33,3% dos agentes marítimos.

Tabela 48 - Qualidade dos serviços de rebocadores (%)

Qualidade dos serviços de rebocadores	Entrevistas	Percentual	
		2006	2002
Boa	140	77,8%	74,8%
Regular	28	15,5%	18,3%
Ruim	5	2,8%	4,6%
NS/NR	7	3,9%	2,3%
TOTAL	180	100,0%	100,0%

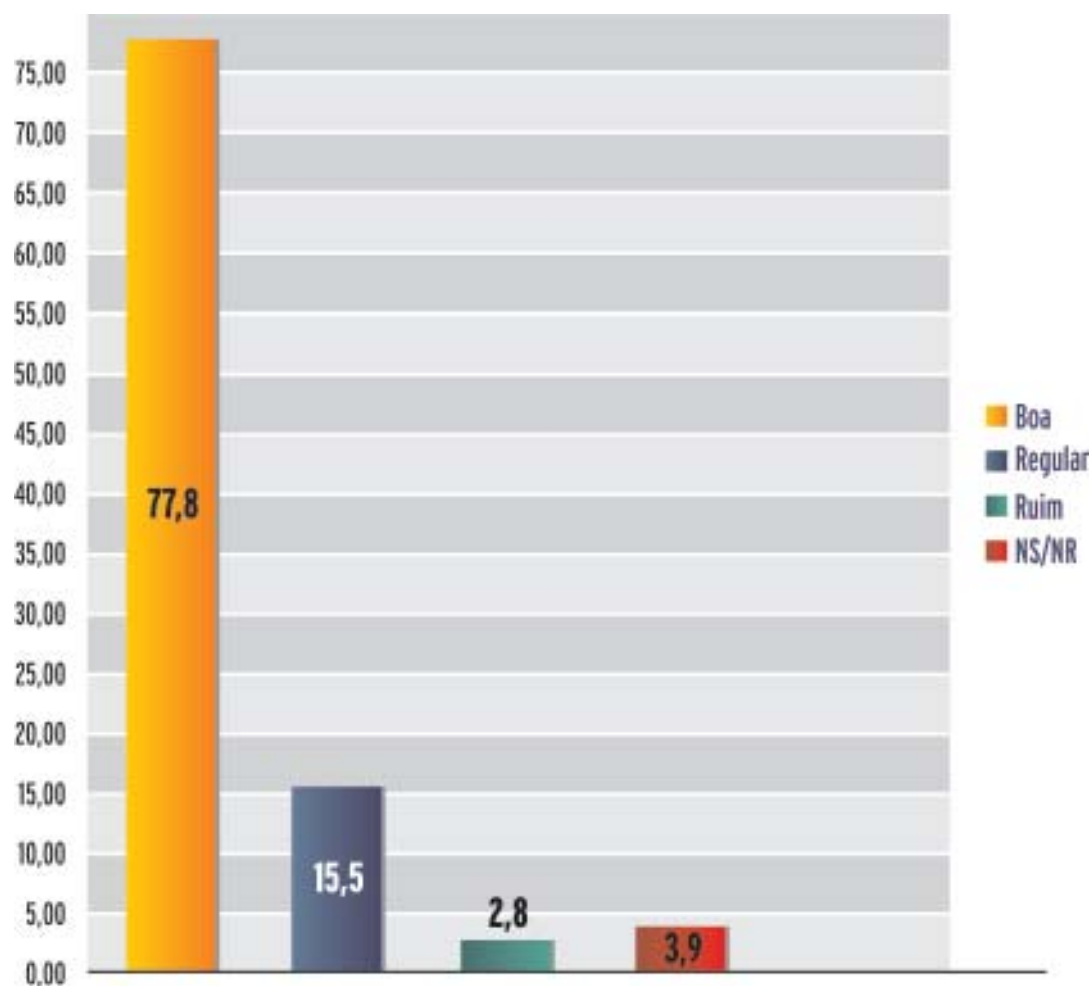


Gráfico 39 - Qualidade dos serviços de rebocadores (%)

Tabela 49 - Custos dos serviços de rebocadores (%)

Custos dos serviços de rebocadores	Entrevistas	Percentual	
		2006	2002
Elevados	104	57,8%	65,6%
Moderados	60	33,3%	30,5%
Baixos	5	2,8%	0,0%
NS/NR	11	6,1%	3,8%
TOTAL	180	100,0%	100,0%

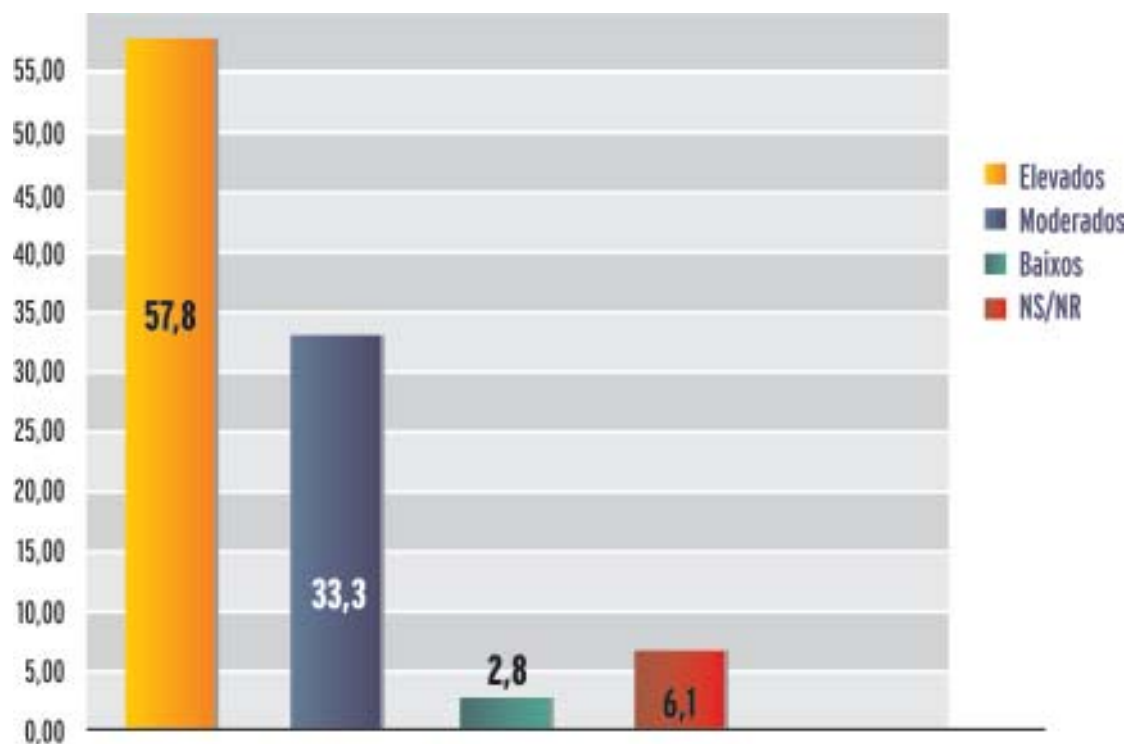


Gráfico 40 - Custos dos serviços de rebocadores (%)

O peso do custo dos rebocadores no custo total foi apontado como maior que 50% para carga solta (55,5%), granel sólido (53,4%) e granel líquido (53,8%). O custo com rebocadores representa cerca de 30% do

custo total para os demais agentes, que trabalham com navios de contêineres (26,9%), P.C.C./Ro-Ro (30,7%) e passageiros (33,3%).



Parte V - Ação das Autoridades Públicas nos Portos

A administração dos portos, denominada autoridade portuária, pode ser exercida diretamente pela União, ou por uma concessionária. Dentre as suas atribuições estão a de pré-qualificar os operadores portuários, prestar apoio técnico ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra Portuária Avulsa (OGMO); estabelecer o horário do funcionamento do porto e as jornadas de trabalho, fiscalizar as operações portuárias, arrecadar as tarifas pelo

uso das instalações portuárias de uso público, e a manutenção da área do porto organizado.

A avaliação geral da atuação da Autoridade Portuária foi positiva, com mais de 50% de respostas entre bom e ótimo em todos os aspectos questionados aos entrevistados. De forma similar para todos aspectos; cerca de 30% avaliaram como regular e apenas um percentual em torno de 10% a classificou "ruim" ou "péssimo".

Tabela 50 - Autoridade portuária (%)

Autoridade portuária	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	NS/NR	TOTAL
Da atuação desta autoridade	10,6%	48,3%	32,2%	2,8%	5,0%	1,1%	100,0%
Da qualidade dos serviços prestados	10,6%	49,4%	30,0%	4,4%	3,9%	1,7%	100,0%
Do nível de informação/informatização	6,7%	46,7%	30,5%	3,9%	8,9%	3,3%	100,0%
Tempo de resposta à solicitações	8,4%	43,9%	29,4%	9,4%	7,2%	1,7%	100,0%

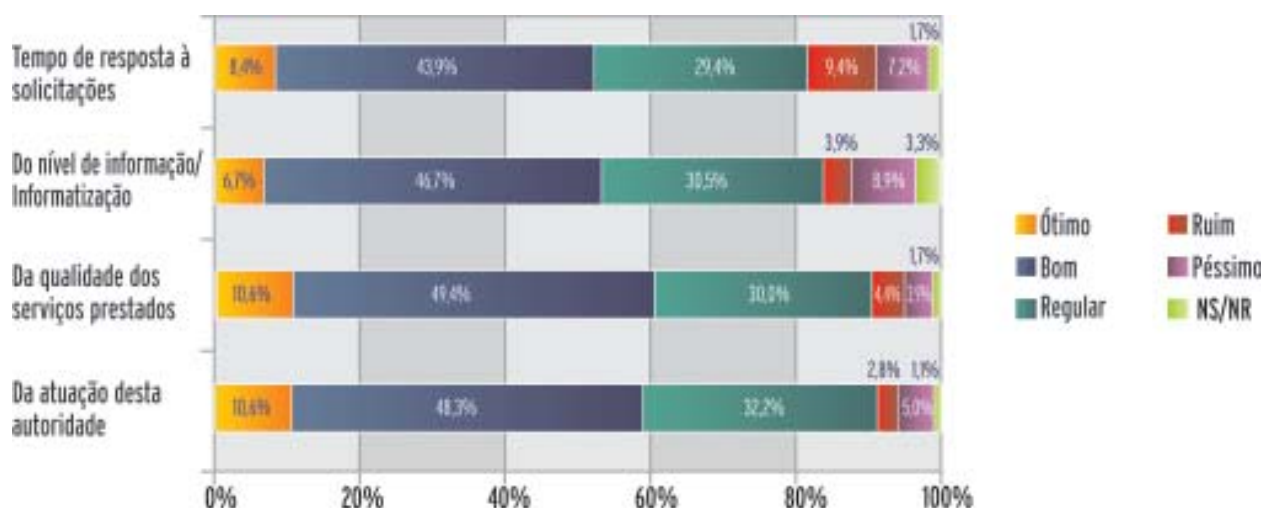


Gráfico 41 - Autoridade portuária (%)

O CAP, criado em cada porto organizado, tem por atribuição baixar regulamentos de exploração do porto; promover a racionalização e otimização do uso de suas instalações; fomentar sua ação industrial e comercial; desenvolver mecanismos para a atração de cargas; homologar os valores das tarifas fixadas pela administração; e aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto. Assim, as tarefas do CAP e da

Autoridade Portuária se dividem em função deliberativa-reguladora e função executivo-implementadora respectivamente, em que o CAP define as regras, por meio do colegiado, e a autoridade portuária executa-as.

A composição do Conselho privilegia a descentralização das decisões, estimulando a participação de todos os

agentes envolvidos no setor - o poder público, operadores portuários, trabalhadores portuários e usuários dos serviços do porto. Cada bloco de agentes tem direito a um voto, cabendo ao Presidente (representante do poder público) o voto decisório.

No total, o CAP é composto por 16 membros, divididos em quatro blocos. O primeiro bloco, do poder público, conta com três membros: um representante do Governo Federal, que será o presidente do conselho; um representante do estado em que se localiza o porto; e um representante dos municípios em que se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão. O segundo bloco, dos operadores portuários, é composto por quatro membros: um representante dos armadores; um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto; um representante dos demais operadores portuários; e um representante da Administração do Porto. O terceiro bloco, da classe dos trabalhadores portuários é formado por dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos e dois representantes dos demais trabalhadores portuários. O quarto bloco, dos usuários dos serviços portuários e afins, é composto por dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias; dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias; e um representante dos terminais retroportuários.

A maior parte dos agentes marítimos entrevistados (87,9%) considera que a atuação do CAP é mais eficiente quando a presidência é exercida por um representante local. Isto ocorre pelo fato do representante local conhecer com mais propriedade os problemas e necessidades do porto, e desta forma ter maior habilidade para tomar as decisões pertinentes.

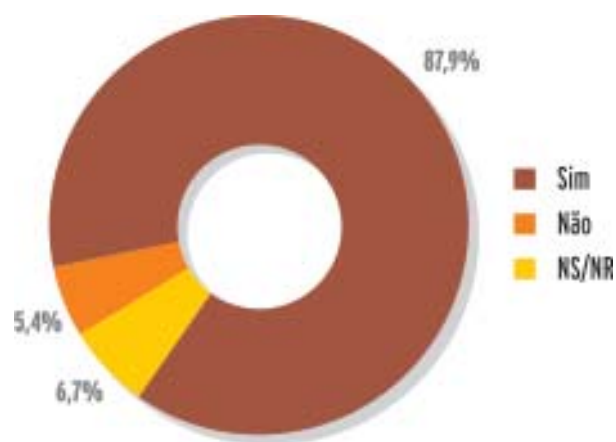


Gráfico 42 - Eficiência da presidência do CAP (Conselho de Autoridade Portuária) (%)

Quando avaliado o CAP, cerca de 60% dos entrevistados afirmaram ser positiva a atuação e a transparência de seus atos, e 50% o tempo de resposta às solicitações. Entretanto, observa-se que a avaliação regular fica entre 20 e 30%.

Isto se deve ao fato de que o CAP, criado para ser a autoridade maior do sistema portuário, nem sempre atua desta forma. Muitas vezes a Administração Portuária não reconhece a importância do CAP e, assim, acaba atuando de forma independente, quando deveria agir como poder executivo.

Tabela 51 - Eficiência da presidência do CAP (Conselho de Autoridade Portuária) (%)

Eficiência da Presidência do CAP (Conselho de Autoridade Portuária)	Entrevistas	Percentual
Sim	131	87,9%
Não	8	5,4%
NS/NR	10	6,7%
TOTAL	149	100,0%



Tabela 52 - Conselho de autoridade portuária (%)

Conselho de autoridade portuária	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	NS/NR	TOTAL
Da atuação desta autoridade	9,4%	49,4%	27,8%	2,8%	0,6%	10,0%	100,0%
Transparência de seus atos	8,9%	53,9%	22,2%	4,4%	1,7%	8,9%	100,0%
Tempo de resposta à solicitações	8,9%	42,8%	28,9%	5,0%	3,3%	11,1%	100,0%

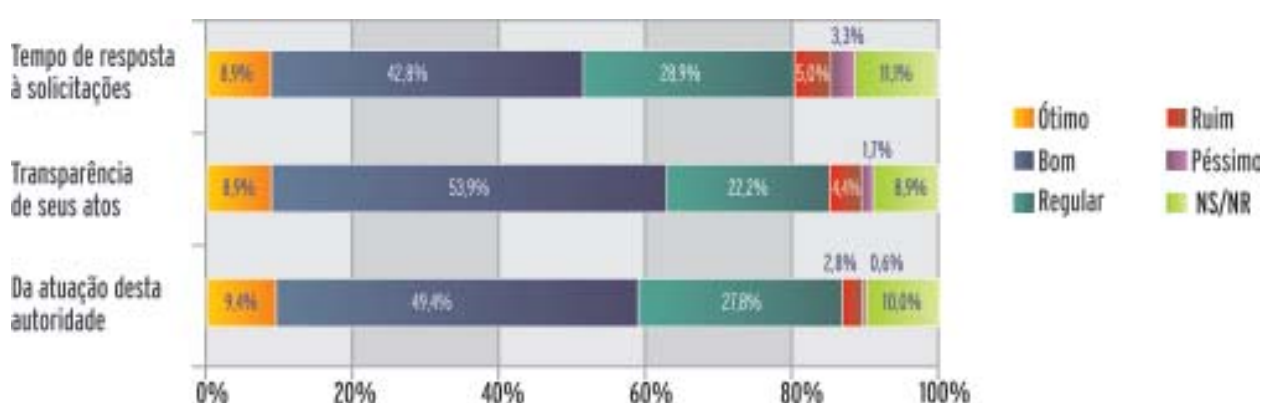


Gráfico 43 - Conselho de autoridade portuária (%)

Na avaliação dos serviços prestados pelas autoridades públicas, foi apontado que estes podem melhorar se os procedimentos forem simplificados, reduzindo a burocracia (41,6%), quando houver maior qualificação

dos recursos humanos responsáveis (29,0%) e quando o canal de comunicação entre os agentes e as autoridades for mais eficiente (11,2%).

Tabela 53 - Serviços prestados pelos agentes de autoridade pública (%)

Serviços prestados pelos agentes de autoridade pública	Entrevistas	Percentual
A escala de horário for eficaz	18	6,7%
Tiverem pessoas melhor qualificadas	78	29,0%
Os procedimentos forem simplificados, houver menos burocracia	112	41,6%
Houver mais integração e comando único	18	6,7%
Quando existir um canal de comunicação mais eficientes (internet, outros)	30	11,2%
Outros	6	2,2%
NS/NR	7	2,6%
TOTAL	269	100,0%

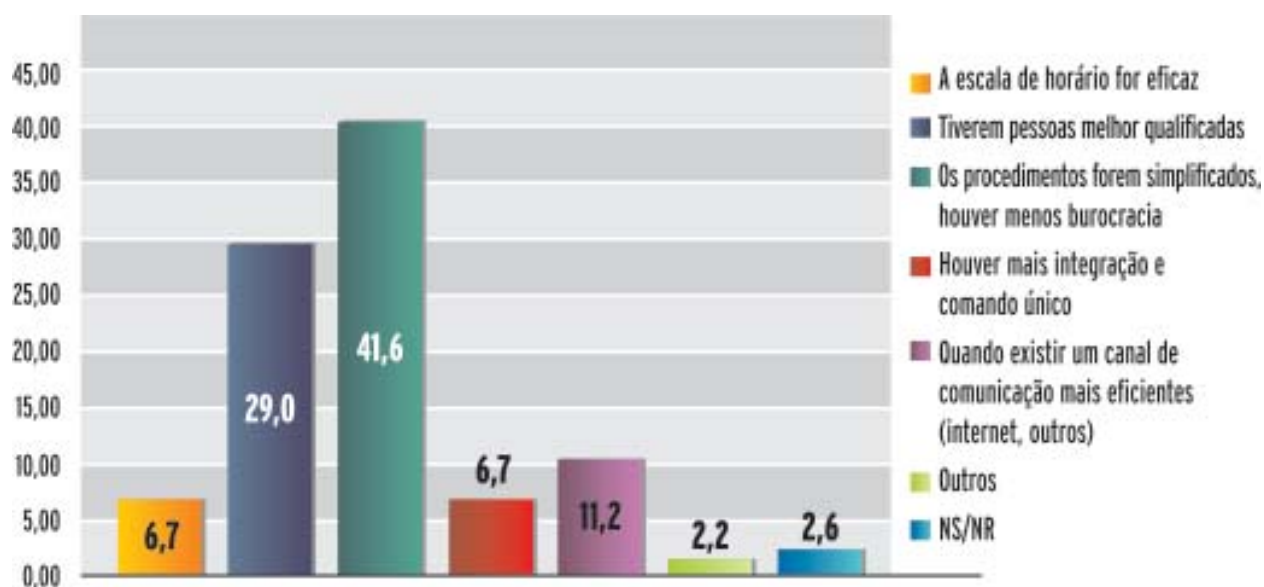


Gráfico 44 - Serviços prestados pelos agentes de autoridade pública (%)

A questão específica de burocracia, apontada como maior necessidade de melhoria na atuação dos agentes de autoridade pública, foi classificada como muito grande e grande por 75,0% dos entrevistados, o que

demonstra a necessidade de revisão dos procedimentos para que os processos sejam agilizados. Este percentual é similar ao de 76,9% apontado na avaliação dos principais problemas enfrentados pelo setor.

Tabela 54 - Burocracia nos portos (%)

Burocracia nos portos	Entrevistas	Percentual
Muito Grande	69	38,3%
Grande	66	36,7%
Média	40	22,2%
Pequena	2	1,1%
Muito Pequena	3	1,7%
NS/NR	0	0,0%
TOTAL	180	100,0%

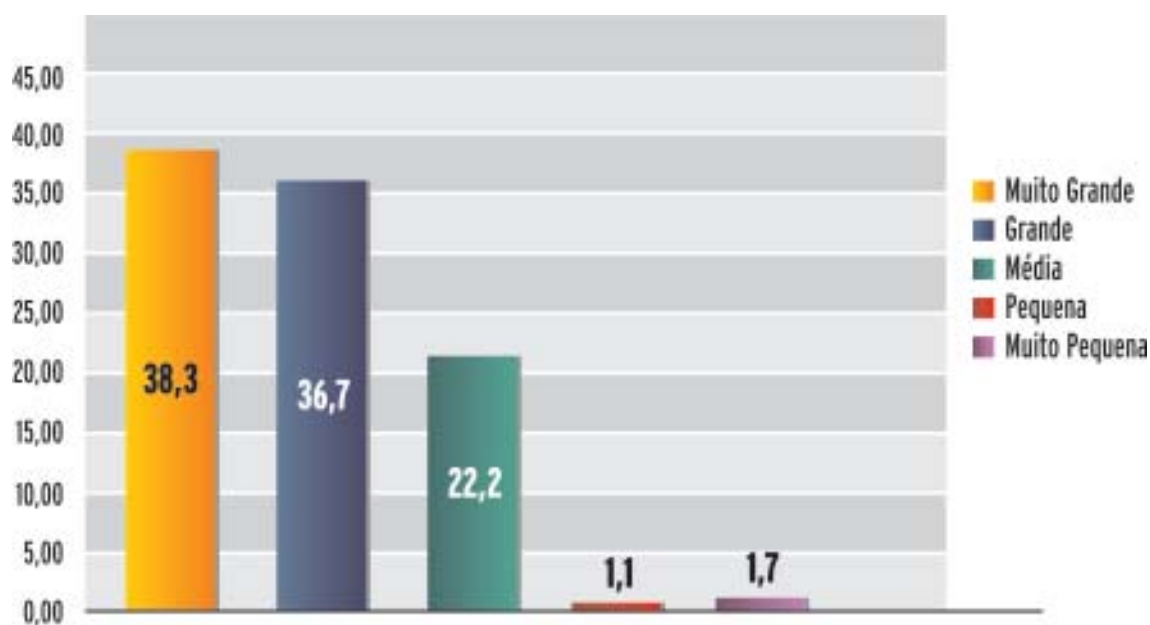


Gráfico 45 - Burocracia nos portos (%)

Quando foi questionado sobre quais dos agentes de autoridade pública operam continuamente, ou seja, vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana, a maioria dos entrevistados indicou que a Capitania dos Portos (75,6%), a Receita Federal (68,9%), a Vigilância Sanitária (62,8%), a Autoridade Portuária (60,6%), a Polícia Federal (89,4%) e o Ministério da Agricultura (45,6%) operam desta forma. Em relação aos Órgãos Ambientais,

parte dos entrevistados não soube responder, e, dos que responderam, a maioria (46,1%) afirmou que não opera continuamente. Desta forma, é possível concluir que há necessidade de ampliação da oferta contínua de serviços no porto durante um maior período de tempo para que as atividades portuárias possam ser agilizadas. Isto porque a indisponibilidade de qualquer destas entidades gera atrasos e, portanto, maiores custos.

Tabela 55 - Operação 24 horas por dia, sete dias por semana

Operação 24 horas por dia, sete dias por semana	Sim	Não	NS/NR	TOTAL
Ministério da Agricultura	45,6%	43,9%	10,5%	100,0%
Órgãos Ambientais	35,0%	46,1%	18,9%	100,0%
Polícia Federal	89,4%	10,0%	0,6%	100,0%
Autoridade Portuária	60,6%	33,9%	5,5%	100,0%
Vigilância Sanitária	62,8%	35,0%	2,2%	100,0%
Receita Federal	68,9%	29,4%	1,7%	100,0%
Capitania dos Portos	75,6%	21,1%	3,3%	100,0%

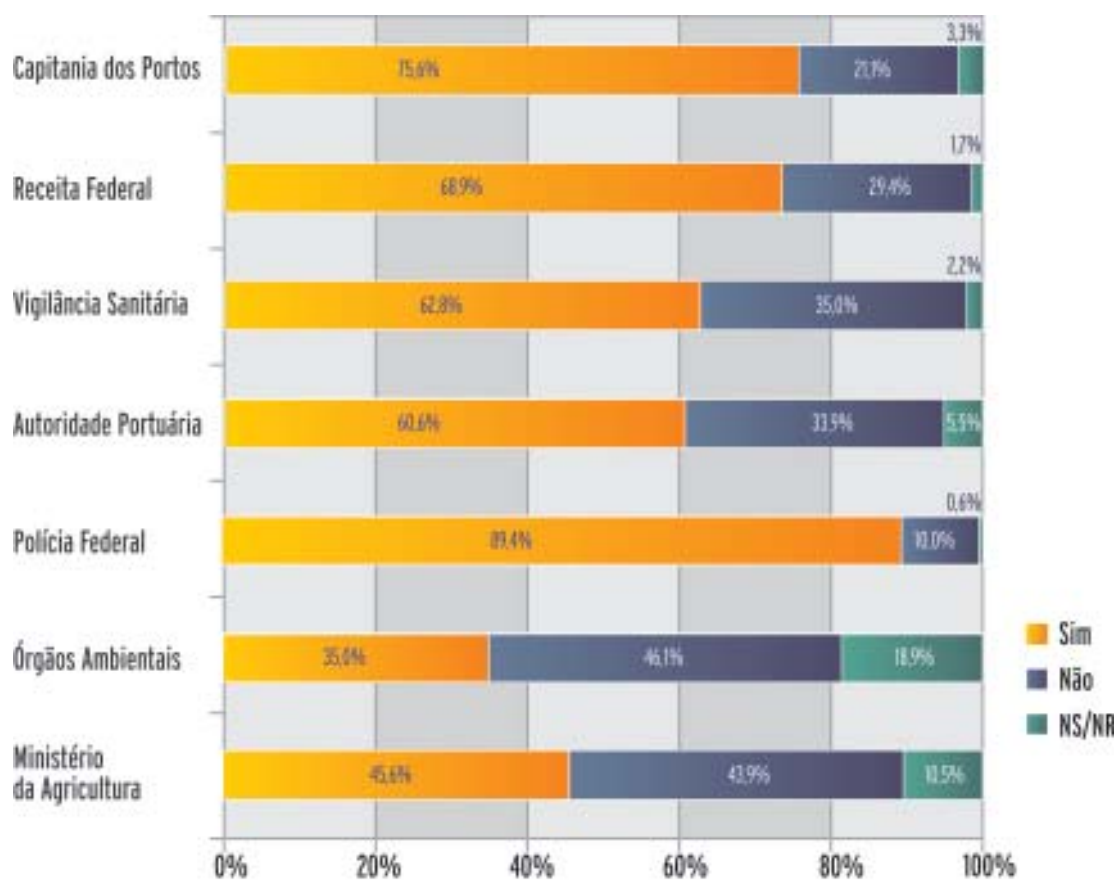


Gráfico 46 - Operação 24 horas por dia, sete dias por semana

Além da avaliação sobre a continuidade do horário de atendimento, cada órgão foi avaliado quanto ao desempenho de sua atuação, quanto à qualidade dos serviços prestados, quanto ao nível de informação e informatização e quanto ao tempo de resposta às solicitações.

A atuação e a qualidade dos serviços do Ministério da Agricultura nos portos foram consideradas boas ou ótimas por mais de 50% dos entrevistados. Entretanto, o nível de informação e informatização e o tempo de resposta às solicitações ficaram equilibrados entre bom e ótimo e regular, ruim e péssimo, com aproximadamente 40% dos entrevistados para cada.

Tabela 56 - Ministério da agricultura (%)

Ministério da agricultura	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	NS/NR	TOTAL
Da atuação desta autoridade	5,6%	50,0%	21,1%	4,4%	3,9%	15,0%	100,0%
Da qualidade dos serviços prestados	4,5%	49,5%	23,3%	3,9%	3,3%	15,5%	100,0%
Do nível de informação/informatização	3,9%	36,7%	29,4%	6,1%	6,1%	17,8%	100,0%
Tempo de resposta às solicitações	3,8%	39,5%	30,0%	7,2%	4,5%	15,0%	100,0%

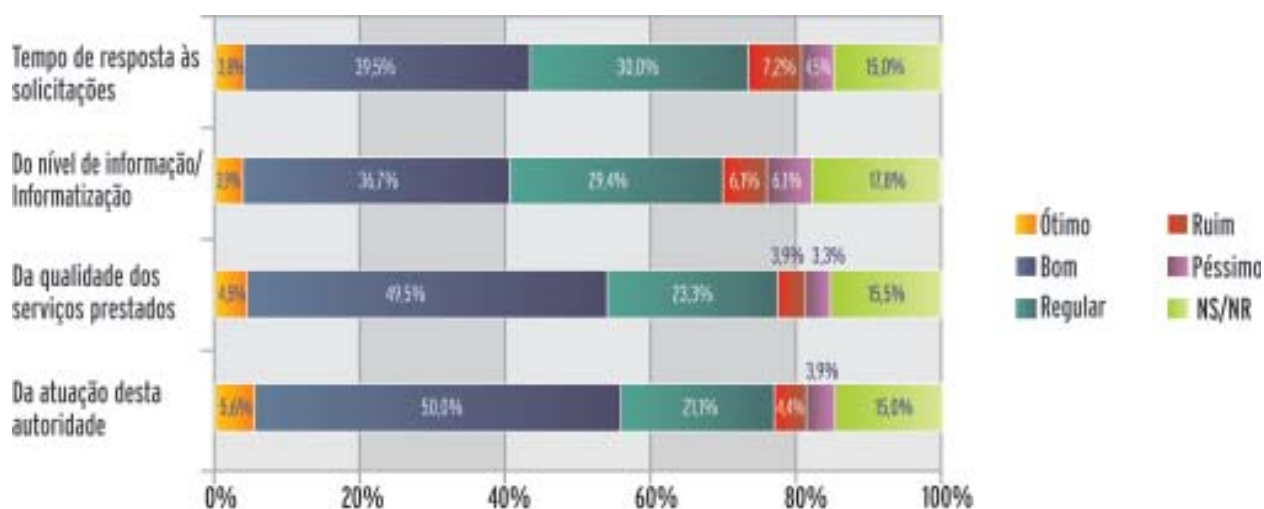


Gráfico 47 - Ministério da agricultura (%)

Na avaliação dos órgãos ambientais, somente sua atuação obteve com índice de bom ou ótimo (44,4%) acima do total de regular, ruim e péssimo (40,0%), mesmo assim por uma pequena diferença. A qualidade dos serviços e o nível de informação e informatização ficaram com a avaliação quase equi-

librada, 41,3% e 37,2% de positivo, com uma pequena margem pesando mais para a avaliação negativa, 42,8% e 41,1%, respectivamente. O tempo de resposta às solicitações teve uma avaliação negativa de 48,3% dos entrevistados, coerente com os 46,1% que apontaram que o órgão não opera 24h.

Tabela 57 - Órgãos ambientais (%)

Órgãos ambientais	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	NS/NR	TOTAL
Da atuação desta autoridade	5,0%	39,4%	25,6%	9,4%	5,0%	15,6%	100,0%
Da qualidade dos serviços prestados	3,3%	38,3%	28,9%	8,9%	5,0%	15,6%	100,0%
Do nível de informação/informatização	3,3%	33,9%	23,9%	10,0%	7,2%	21,7%	100,0%
Tempo de resposta às solicitações	3,9%	30,6%	28,3%	11,1%	8,9%	17,2%	100,0%

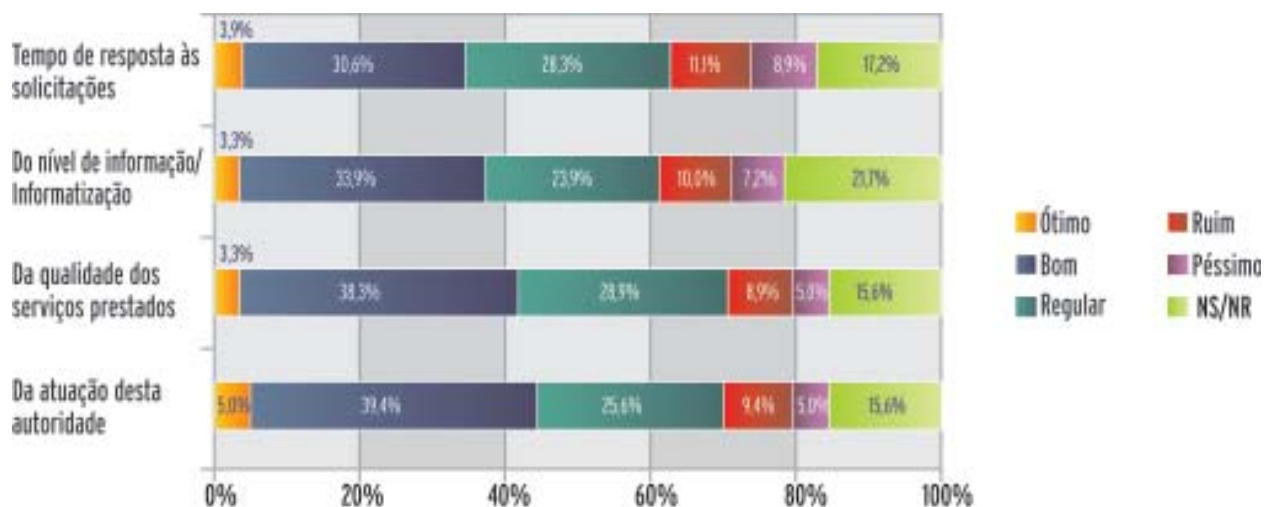


Gráfico 48 - Órgãos ambientais (%)

O trabalho da Polícia Federal foi avaliado como positivo em todos os itens, com mais de 60% de bom e ótimo para a atuação, a qualidade dos serviços, o nível de informação e informatização e o tempo de resposta às solicitações.

Tabela 58 - Polícia federal (%)

Polícia federal	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	NS/NR	TOTAL
Da atuação desta autoridade	18,3%	60,6%	16,1%	2,2%	0,6%	2,2%	100,0%
Da qualidade dos serviços prestados	18,4%	62,2%	15,0%	1,1%	1,1%	2,2%	100,0%
Do nível de informação/informatização	15,0%	53,9%	19,4%	3,4%	3,9%	4,4%	100,0%
Tempo de resposta às solicitações	14,5%	57,2%	20,0%	5,0%	1,1%	2,2%	100,0%

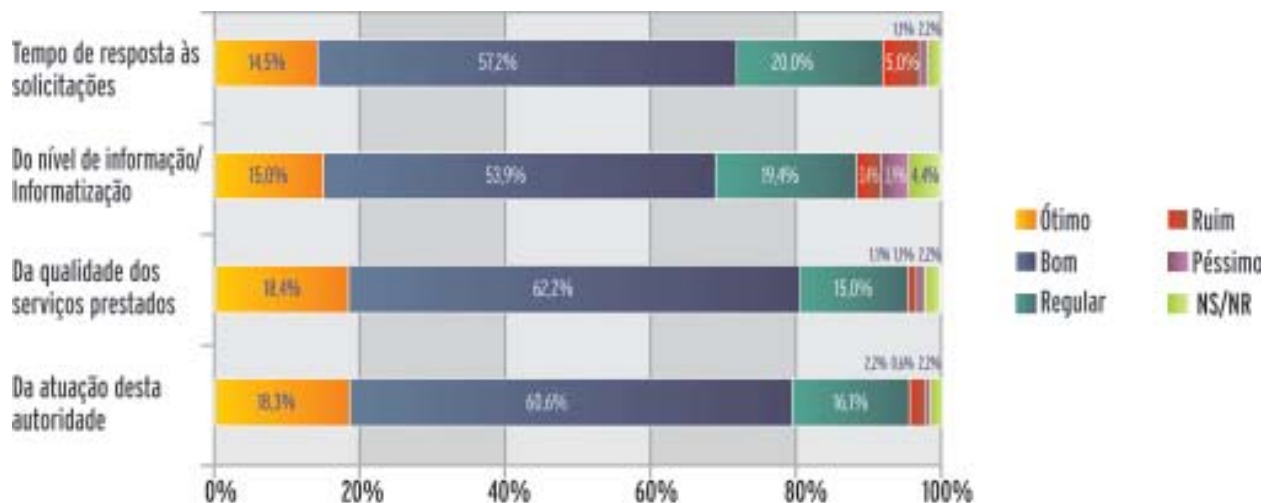


Gráfico 49 - Polícia federal (%)

A Vigilância Sanitária foi avaliada positivamente, com 51,7% de bom e ótimo, tanto para sua atuação como para qualidade dos serviços prestados. O nível de informação e informatização foi avaliado como positivo

para 46,1% dos entrevistados e como negativo por 49,9%. O total de ótimo e bom da avaliação do tempo de respostas às solicitações ficou em 47,2%, enquanto o total de regular, ruim e péssimo atingiu 51,7%.

Tabela 59 - Vigilância sanitária (%)

Vigilância sanitária	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	NS/NR	TOTAL
Da atuação desta autoridade	8,9%	42,8%	21,7%	13,3%	12,8%	0,5%	100,0%
Da qualidade dos serviços prestados	7,8%	43,9%	23,9%	12,8%	11,1%	0,5%	100,0%
Do nível de informação/informatização	5,6%	40,6%	21,6%	15,6%	12,7%	3,9%	100,0%
Tempo de resposta às solicitações	6,1%	41,1%	26,1%	13,4%	12,2%	1,1%	100,0%

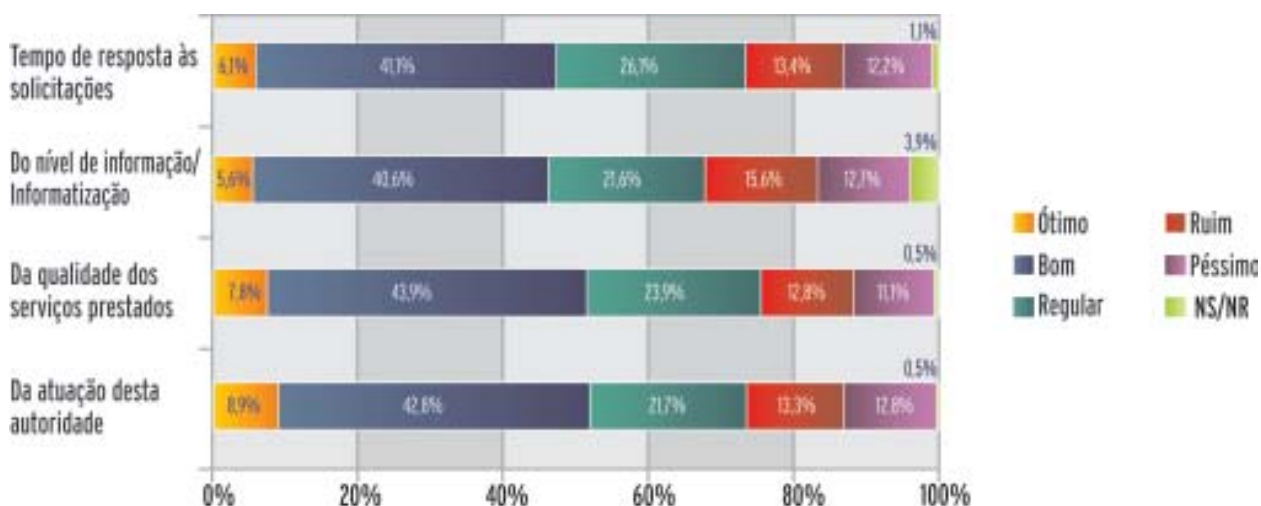


Gráfico 50 - Vigilância sanitária (%)

A Receita Federal é a autoridade alfandegária no Brasil responsável pela execução da política aduaneira. Atua na fiscalização do pagamento dos impostos relativos ao comércio internacional e no impedimento do contrabando e da prática do descaminho de bens e produtos. Tem também a função de arrecadar os direitos aduaneiros incidentes sobre a entrada e saída de mercadorias do País.

A atuação desta autoridade e o nível de informação e informatização foram considerados bons e ótimos, com 53,3% dos entrevistados avaliando positivamente sua atuação e 66,7% para nível de informação e informatização. Já a qualidade dos serviços e o tempo de resposta às solicitações foram avaliados negativamente com 51% e 56,7%, respectivamente.

Tabela 60 - Receita Federal/Fazenda (%)

Receita Federal/Fazenda	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	NS/NR	TOTAL
Da atuação desta autoridade	10,6%	42,7%	31,1%	8,3%	6,7%	0,0%	100,0%
Da qualidade dos serviços prestados	9,5%	39,5%	34,5%	8,8%	7,7%	0,0%	100,0%
Do nível de informação/informatização	13,9%	52,8%	23,9%	5,5%	2,2%	1,7%	100,0%
Tempo de resposta às solicitações	8,9%	34,4%	35,0%	12,8%	8,9%	0,0%	100,0%

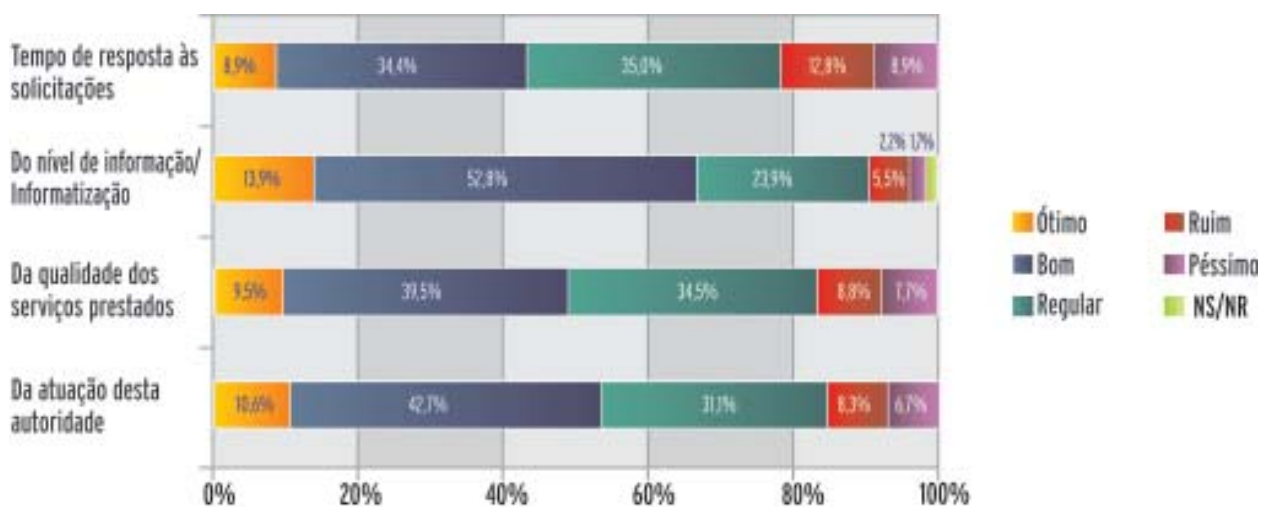


Gráfico 51 - Receita Federal/Fazenda (%)

Na avaliação da Capitania dos Portos, mais de 80% dos entrevistados afirmaram ser positiva tanto a atuação da autoridade como a qualidade dos serviços presta-

dos. Também foram apontados como positivos o nível de informação e informatização e o tempo de resposta às solicitações, com 65,0% e 69,9% respectivamente.

Tabela 61 - Capitania dos portos (%)

Capitania dos portos	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	NS/NR	TOTAL
Da atuação desta autoridade	29,4%	54,4%	12,8%	1,7%	0,6%	1,1%	100,0%
Da qualidade dos serviços prestados	26,1%	55,5%	15,5%	1,7%	0,6%	0,6%	100,0%
Do nível de informação/informatização	15,6%	49,4%	18,8%	5,6%	5,6%	5,0%	100,0%
Tempo de resposta às solicitações	16,6%	53,3%	20,6%	5,6%	3,3%	0,6%	100,0%

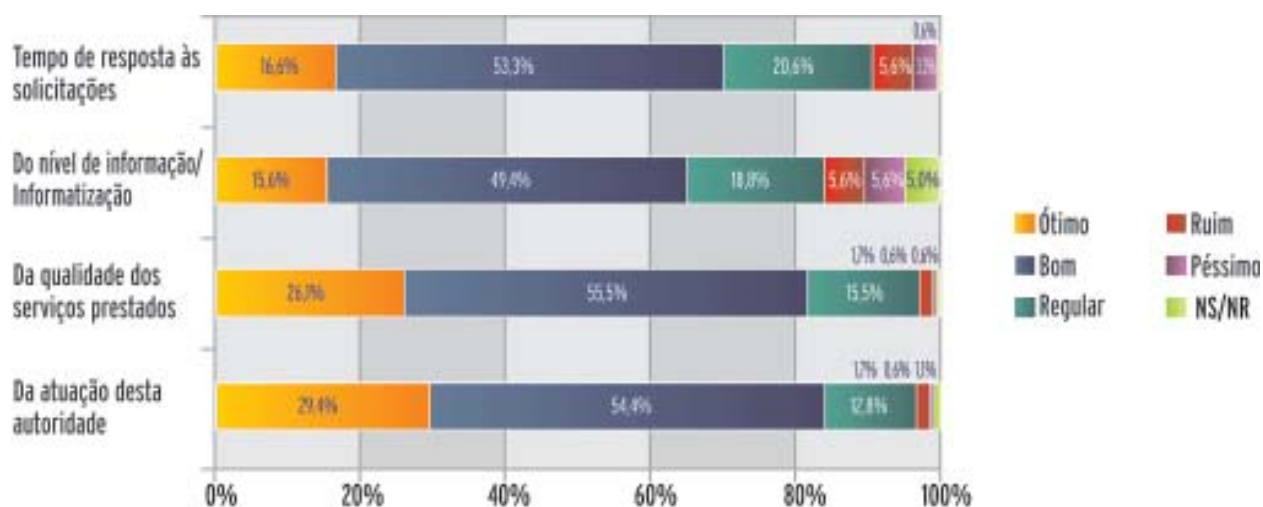


Gráfico 52 - Capitania dos portos (%)

1.5 Conclusão

Da análise dos agentes marítimos que operam nos principais portos do país, conclui-se que ainda existem problemas graves a serem resolvidos para que o sistema portuário brasileiro dê um salto de qualidade e possa obter ganhos de produtividade expressivos e consistentes.

Os portos operam em regimes diferenciados e com autoridades portuárias distintas, que podem ser federais, estaduais ou municipais. Os operadores, por sua vez, podem ser públicos, privados ou mistos. Esta diferenciação na administração justifica os procedimentos diferenciados que podem resultar em variação de custos e processos entre os diferentes portos.

A privatização trouxe grandes benefícios para o sistema, principalmente na renovação de equipamentos e agilização de processos. Pode-se observar que os terminais privados / privados operam com maior eficiência e, conseqüentemente, com menores tempos, o que leva naturalmente à redução de custos.

Os terminais privados / privados são reconhecidos por sua eficiência e velocidade operacional, que também é percebida em menor proporção nos ter-

minais públicos. Os terminais privados / privados destacam-se ainda por oferecerem os custos mais atrativos. Operadores de graneis sólidos e líquidos, assim como de navios de passageiros, optam na maioria por terminais públicos, enquanto agentes de navios de contêineres preferem os terminais privados / privados que, para este tipo de carga, opera com maior eficiência.

Um dos principais problemas constatados é o excesso de burocracia, que gera tempos de operação e custos excessivos, reduzindo a competitividade dos portos. Também é queixa do setor a falta de financiamentos. A carência de linhas regulares que sempre foi uma das principais reivindicações, hoje, para a navegação de longo curso, deixou de ser um problema grave, persistindo apenas, em alguns portos, para navios de contêineres. Isto pode ser explicado pelo forte crescimento que o setor tem apresentado nos últimos anos, em que a oferta não tem acompanhado suficientemente o crescimento da demanda.

Por outro lado, a avaliação da operação portuária é positiva, tanto em relação aos horários de funcionamento dos terminais, como em relação aos tempos de espera

e de operação, considerados adequados às necessidades dos embarcadores. Apenas nos terminais públicos os tempos de embarque e desembarque de cargas são considerados mais longos que o desejado.

A infra-estrutura oferecida em termos de área retroportuária, pátio para movimentação e armazenagem e equipamentos foi avaliada como boa em termos de disponibilidade e conservação. Os acessos rodoviários foram considerados inadequados e mal conservados, enquanto os acessos ferroviários apesar de também mal conservados, foram ainda considerados adequados. Os acessos aquaviários, apesar de adequados, apresentam problemas na profundidade dos canais, isto, naturalmente, por causa da falta de regularidade das dragagens, interrompidas em alguns casos há quase cinco anos. A falta de dragagens regulares faz com que o constante assoreamento dos canais reduza os calados, limitando o acesso e o aproveitamento dos navios de grande porte, o que gera custos mais altos para ou mesmo o impedimento do embarque das cargas.

Outros fatores que pesam na operação portuária são o ainda existente superdimensionamento de trabalhadores e a qualidade apenas regular dos serviços executados por eles, onerando o custo global dos portos. O custo com mão-de-obra representa hoje cerca de duas a cinco vezes mais que os custos de infra-estrutura. Os serviços de praticagem e rebocadores representam de 30% a 50% do custo total. Assim, percebe-se a necessidade de estudos de dimensionamento do contingente de mão-de-obra necessário, em função das características dos terminais existentes. Além disso, mostra-se necessário o fortalecimento do OGM como departamento de recursos humanos, administrador, fornecedor de trabalhadores e de treinamento e desenvolvimento de pessoal.

Os serviços dos agentes públicos nos portos devem melhorar através da redução de burocracia, maior qualificação do pessoal e ampliação do atendimento, que possibilitarão agilizar ainda mais os processos, reduzindo os tempos e custos portuários. Em geral, a atuação dos órgãos foi considerada boa ou equilibra-

da, com exceção da Receita Federal que apresenta qualidade e eficiência consideradas ruins.

Nesta pesquisa não foi avaliada atuação do Programa de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridade nos Portos (PROHAGE), instituído com o propósito de tornar mais ágeis as atividades de despacho de embarcações, cargas, tripulantes e passageiros e reduzir os custos portuários.

Assim, percebe-se que algumas ações imediatas, como a retomada das dragagens, e a abertura de financiamentos para a melhoria de infra-estrutura e acessos, bem como, ações institucionais que incentivem a atuação do CAP e do PROHAGE são fundamentais para que os portos acompanhem o crescimento da demanda. Ações de médio prazo como a adequação de horários de órgãos públicos, treinamento de pessoal, tanto de órgãos oficiais como de trabalhadores, e revisão de procedimentos para redução de burocracia, também são fundamentais para manter os níveis de competitividade dos portos brasileiros. Estrategicamente, a construção de novos terminais, a modernização de equipamentos, assim como a melhoria das condições de acessos serão fundamentais para o setor.

Estima-se que para os próximos cinco anos, seriam necessários investimentos da ordem de cinco bilhões de dólares para melhoria dos acessos terrestres e aquaviários, renovação de equipamentos de movimentação de carga, adequação das instalações portuárias e qualificação dos sistemas de informação.

Os portos brasileiros experimentaram um significativo salto de qualidade a partir da Lei de Modernização dos portos. Entretanto, ainda é necessário que se ajustem os procedimentos para que haja redução maior nos custos e maior eficiência nos procedimentos. Desta forma, a expansão do transporte marítimo no País pode crescer junto com uma maior integração com os outros modos de transporte, a partir de que possa-se tornar o mercado nacional mais forte e competitivo, além de dinamizar as economias regionais sob influência dos portos brasileiros.



CABOTAGEM

- :: Panorama do Transporte por Cabotagem no Brasil
- :: Metodologia
- :: Universo e Abrangência da Pesquisa
- :: Resultados
- :: Qualificação do Cliente de Cabotagem de Carga Geral
- :: Opinião sobre as Empresas de Navegação
- :: Ampliação da Demanda
- :: Conclusão



2.1 Panorama do Transporte por Cabotagem no Brasil

O transporte por cabotagem, navegação ao longo da costa geralmente ligando portos de um mesmo país ou de países vizinhos, foi o principal modal utilizado para o transporte de carga granel até a década de 30, quando as malhas rodoviárias e ferroviárias estavam ainda em formação. Nas décadas seguintes os investimentos foram direcionados às rodovias, fazendo com que o modal aquaviário perdesse gradativamente espaço.

Para reverter este quadro, foram criados órgãos e comissões com objetivo de estimular a construção naval, estabelecer linhas de navegação regulares, alavancar recursos para investimentos em infra-estrutura portuária e adequar a frota de embarcações para atender a demanda. Entretanto, tais medidas não tiveram sucesso no cenário inflacionário que o País atravessou, onde o custo da construção naval cresceu excessivamente, e os portos perderam eficiência devido aos altos custos de movimentação de carga e da falta de equipamentos necessários para manter a produtividade. Neste cenário, restaram para a cabotagem predominantemente cargas de graneis líquidos e sólidos, de grandes volumes e baixo valor agregado.

Na década de 70, a construção naval apresentou números impressionantes de produção e, em consequência, a navegação de longo curso cresceu desordenadamente. Apesar da crise do petróleo, os investimentos no setor rodoviário seguiram e a matriz de transporte se consolidou com a predominância do transporte rodoviário em rotas de grande distância, que seriam típicas do transporte de cabotagem.

No final da década de 90, a privatização de alguns trechos de rodovia e o aumento dos pedágios contribuíram para elevação do frete rodoviário. Com a economia estabilizada e índices de inflação controlados, a alternativa pela cabotagem passou a se mostrar propícia e oportuna, e as empresas de navegação começaram a investir novamente no setor na tentativa de aumentar a participação do modal aquaviário.

Neste novo contexto, um dos fortes entraves à cabotagem, a infra-estrutura portuária, passou por uma transição, com a implantação da Lei de Modernização dos Portos, em 1993, cuja consequência imediata foi percebida na melhoria das condições de operação, níveis de serviço e custos compatíveis e negociáveis.

Atualmente, com índices de inflação aparentemente estabilizados e taxas de juro com queda, as condições político-econômicas favorecem o desenvolvimento do comércio, e a cabotagem passa a ocupar novos nichos de mercado crescendo sua participação no transporte de carga geral. Aliados a isso, fatores desfavoráveis ao modal rodoviário, como precariedade das vias, pedágios, elevada idade média da frota e falta de segurança, e também a melhora da eficiência portuária, favorecem o crescimento do segmento aquaviário para o transporte de mercadorias em rotas como Santos-Manaus e Fortaleza-Buenos Aires.

Segundo dados da Superintendência de Navegação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e do Sistema Mercante do Ministério dos Transportes, em 2005, vinte e quatro empresas atuaram na navegação de cabotagem, operando 131 embarcações próprias (petroleiros, graneleiros, cargueiros e porta-contêineres, entre outros), e foram realizados 1.399 afretamentos de embarcações estrangeiras.

Hoje, é cada vez mais evidente que as empresas têm consciência de que a viabilidade do segmento de cabotagem depende do nível de serviço oferecido ao usuário, da qualidade dos serviços, da confiabilidade, da regularidade e continuidade, do tempo de trânsito das mercadorias, frequência e fretes compatíveis com as cargas e com o mercado.

2.2 Metodologia

Com objetivo de medir as condições de competitividade da navegação de cabotagem de carga geral e sua imagem junto aos usuários, a pesquisa foi desenvolvida através de entrevistas por telefone com os clientes de cabotagem das principais empresas de navegação que operam no país. O questionário, além de qualificar os entrevistados, procurou identificar os principais

motivos para opção por este modo de transporte. Também foi averiguada a opinião dos entrevistados sobre as empresas que operam cabotagem e as oportunidades e condições de ampliação de demanda.

2.3 Universo e Abrangência da Pesquisa

Para definir a amostra da pesquisa, partiu-se dos bancos de dados de clientes das empresas de navegação de cabotagem de carga geral dos sindicatos afiliados à CNT. Deste banco de dados, foram excluídos os registros de empresas que informaram nunca ter utilizado efetivamente este tipo de transporte, restando, assim, um universo amostral de 122 empresas.

As entrevistas foram realizadas de acordo com a disponibilidade das empresas contatadas em responder ao questionário por telefone, ou e-mail, cobrindo 87,7% dos clientes cadastrados que utilizam ou já utilizaram cabotagem de carga geral.

Tabela 62 - Número de clientes de cabotagem de carga geral entrevistados

UF	Clientes	Entrevistados	Cobertura
São Paulo	71	64	90,1%
Amazonas	19	19	100,0%
Pernambuco	15	11	73,3%
Rio de Janeiro	3	3	100,0%
Rio Grande do Sul	2	2	100,0%
Minas Gerais	3	2	66,7%
Paraná	3	1	33,3%
Pará	1	1	100,0%
Maranhão	1	1	100,0%
Goiás	1	1	100,0%
Ceará	1	1	100,0%
Bahia	2	1	50,0%
TOTAL	122	107	87,7%



2.4 Resultados

Parte I - Qualificação do Cliente de Cabotagem de Carga Geral

A qualificação dos clientes é feita por meio de sua identificação dos mesmos, da regularidade de uso do serviço, dos motivos que podem fazer não utilizar, da caracterização dos produtos transportados, modais utilizados, regiões do país em que operam, da percepção de vantagens no uso da cabotagem, avaliação da competitividade das tarifas, dos níveis de serviço e dos tempos de liberação das cargas.

A pesquisa partiu do cadastro de clientes de carga geral das empresas de cabotagem, totalizando 122 registros de empresas, dos quais 107 empresas (61,1%) aceitaram responder o questionário. Das empresas cadastradas que responderam a pesquisa, 65,4% utilizam o transporte de cabotagem regularmente, 17,8% utilizam-no eventualmente e 16,8% já o utilizaram, mas não o utilizam mais.

Tabela 63 - Utilização regular da cabotagem

Utilização regular da cabotagem	Entrevistas	Percentual
Sim, utiliza regularmente	70	65,4%
Sim, utiliza eventualmente	19	17,8%
Não utiliza mais	18	16,8%
TOTAL	107	100,0%

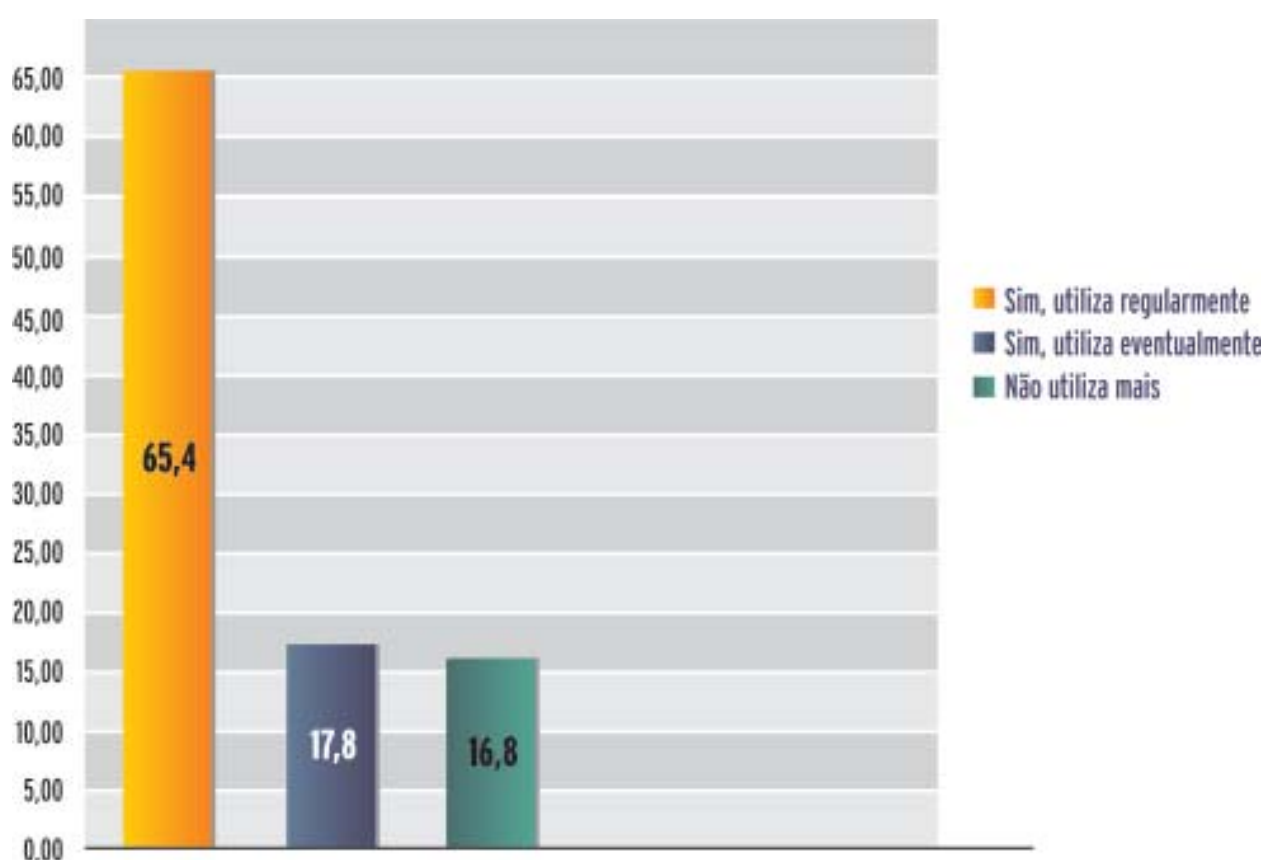


Gráfico 53 - Utilização regular da cabotagem

As empresas que já utilizaram e não utilizam mais foram questionadas sobre o motivo pelo qual não continuaram utilizando o transporte por cabotagem. Os principais motivos apontados foram os altos custos do frete (26,3%), a baixa frequência das linhas (15,8%) e os altos níveis de avarias (15,8%). Além

destes, também apareceram como motivos, para 10,5% dos entrevistados, a inexistência de serviços complementares e a baixa confiabilidade dos prazos. Outros motivos também alegados foram: dificuldades para embarcar carga fracionada e burocracia com produtos perigosos.

Tabela 64 - Motivos pelo quais não utiliza mais a cabotagem

Motivos pelos quais não utiliza mais cabotagem	Entrevistas	Percentual
Alto custo do frete	5	26,3%
Baixa confiabilidade dos prazos	2	10,5%
Baixo nível de segurança da carga	0	0,0%
Rede de agências insuficiente	0	0,0%
Baixa frequência das linhas	3	15,8%
Comunicação/informação sobre a carga deficiente	0	0,0%
Inexistência de serviços complementares	2	10,5%
Armazenagem da carga inadequada/inexistente	0	0,0%
Alto nível de avarias	3	15,8%
Outro motivo	3	15,8%
NS/NR	1	5,3%
TOTAL	19	100,0%

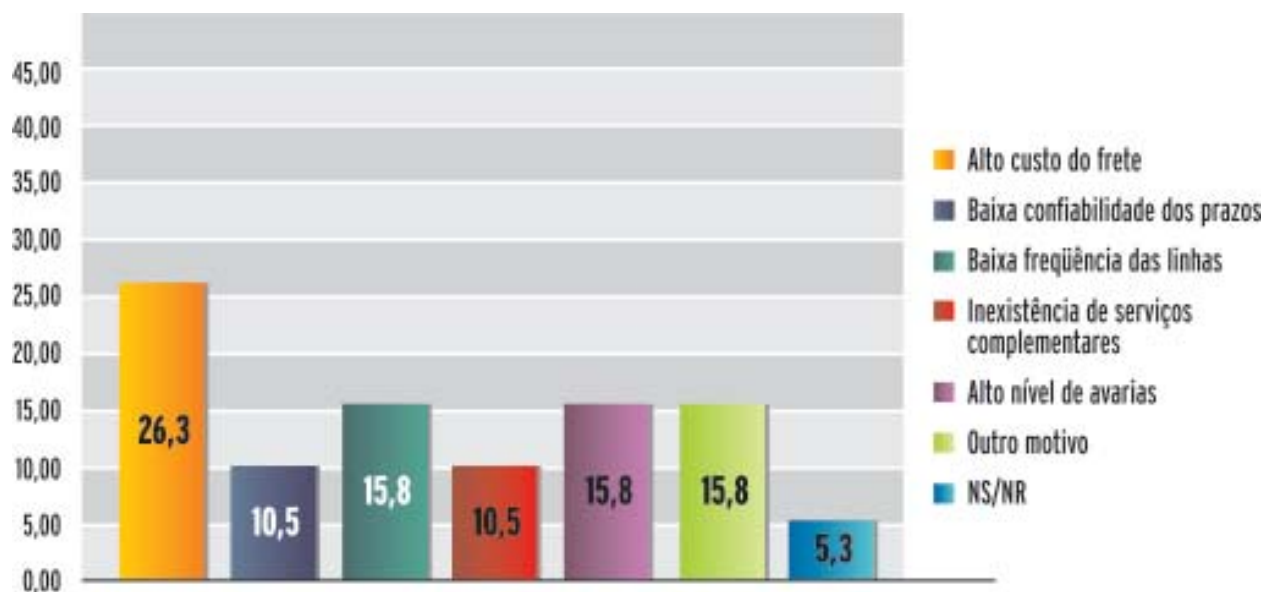


Gráfico 54 - Motivos pelo quais não utiliza mais a cabotagem

O alto custo do frete foi apontado como motivo por empresas que transportam álcool, alumínio, celulose e papel e alimentos. Estas empresas têm sede nos estados do Amazonas, Minas Gerais, Maranhão e São Paulo. No caso de São Paulo, como a oferta de outros modais é intensa,

a concorrência dos fretes explica ser este o principal motivo destas empresas deixarem de utilizar a cabotagem.

O alto nível de avarias foi identificado como motivo de não mais utilizar a cabotagem por embarcadores de

embalagens, plásticos e produtos de perfumaria. Já a baixa frequência das linhas foi apontada como motivo de desistência por produtores de materiais de higiene e limpeza e químicos.

Os principais produtos transportados por cabotagem pelas empresas entrevistadas foram: alimentos (20,8%), produtos químicos e inflamáveis (17,7%), celulose e papel (10,0%) e eletroeletrônicos (9,2%). Outros produtos também transportados por cabotagem citados foram: materiais de construção, produtos de higiene e limpeza, pro-

duto metalúrgicos, veículos e autopartes, móveis e utensílios domésticos, embalagens e vasilhames, rações, madeira e derivados, minérios, bebidas, calçados e confecções, borracha e plásticos.

É importante destacar que na avaliação desta questão não foi considerado o volume transportado de cada tipo de produto, ou seja, por exemplo, a maior incidência de empresas de alimentos respondendo a pesquisa não é indicativa de que o principal produto transportado sejam alimentos.

Tabela 65 - Principais produtos transportados

Principais produtos transportados	Entrevistas	Percentual
Alimentos	27	20,8%
Produtos químicos e inflamáveis	23	17,7%
Celulose e papel	13	10,0%
Eletroeletrônicos	12	9,2%
Material de construção	9	6,9%
Produtos de higiene e limpeza	7	5,4%
Produtos metalúrgicos	6	4,6%
Veículos e autopartes	5	3,8%
Móveis e utensílios domésticos	5	3,8%
Embalagens e vasilhames	5	3,8%
Rações	4	3,1%
Madeira e derivados	4	3,1%
Minérios	3	2,3%
Bebidas	2	1,5%
Calçados e confecções	2	1,5%
Brinquedos	0	0,0%
Outros	3	2,3%
TOTAL	130	100,0%

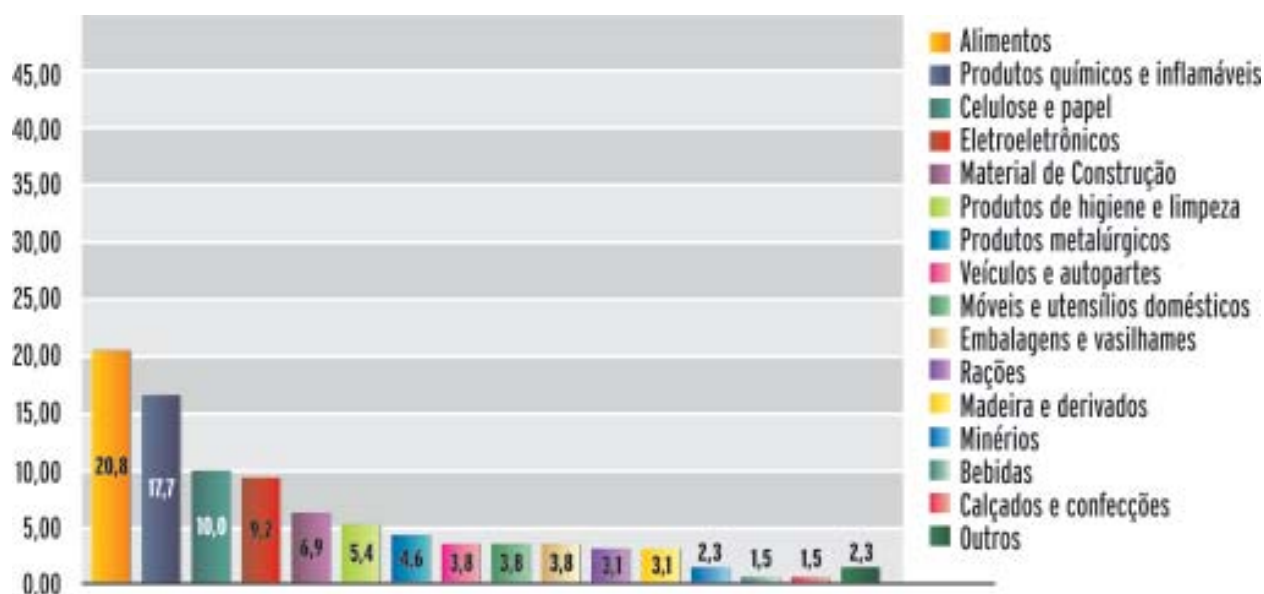


Gráfico 55 - Principais produtos transportados

Quando questionados sobre os modais que utilizam, apenas 4,7% dos entrevistados informaram utilizar apenas a cabotagem, a maioria (52,4%) utiliza o modal rodoviário além da cabotagem, e 18,8% utilizam também o ferroviário.

Tabela 66 - Modais de transporte que utiliza para transporte de cargas

Modais de transporte que utiliza para transporte de cargas	Entrevistas	Percentual
Cabotagem	5	4,7%
Cabotagem e Fluvial	1	0,9%
Cabotagem e Rodoviário	56	52,4%
Cabotagem, Rodoviário e Aéreo	10	9,4%
Cabotagem, Rodoviário e Ferroviário	20	18,8%
Cabotagem, Rodoviário e Fluvial	7	6,5%
Cabotagem, Rodoviário, Ferroviário e Aéreo	3	2,8%
Cabotagem, Rodoviário, Ferroviário e Fluvial	2	1,8%
Cabotagem, Rodoviário, Ferroviário, Fluvial e Aéreo	1	0,9%
Cabotagem, Rodoviário, Fluvial e Aéreo	2	1,8%
TOTAL	107	100,0%

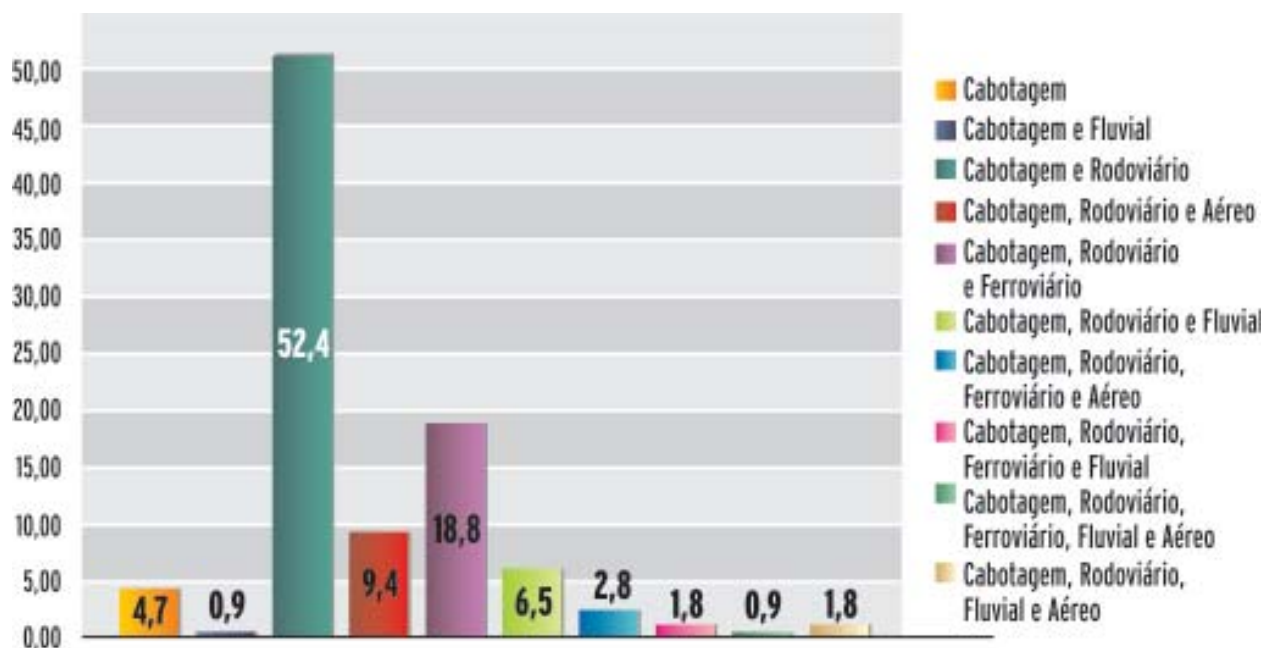
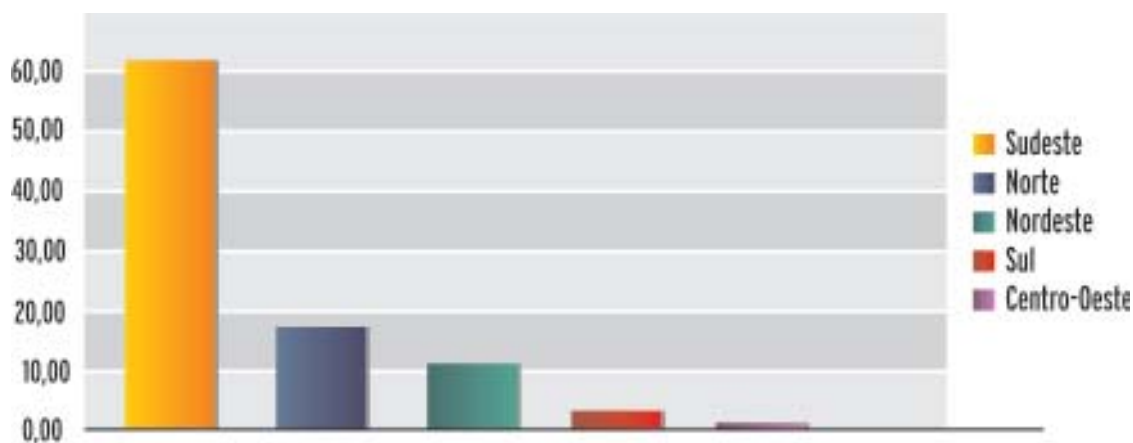


Gráfico 56 - Modais de transporte que utiliza para transporte de cargas

Analisando a distribuição das entrevistas nas regiões do país, observa-se uma concentração das empresas que utilizam cabotagem na região sudeste. Isto em parte explica o percentual alto de utilização da

cabotagem em conjunto com outros modais, pois a região sudeste, em termos de infra-estrutura multimodal, apresenta um mercado diversificado e competitivo.



Percentual de entrevistas por região

A cabotagem é considerada mais vantajosa do que outros meios de transporte, de acordo com as características de contratação, em relação ao custo do frete (41,3%), segurança da carga (25,9%), confiabilidade dos prazos (12,2%), segurança da carga (25,9%), confiabilidade dos prazos (12,2%) e nível de avarias (11,1%).

Tabela 67 - Vantagens da cabotagem

Vantagens da cabotagem	Entrevistas	Percentual
Custo do frete	78	41,3%
Segurança da carga	49	25,9%
Confiabilidade dos prazos	23	12,2%
Nível de avarias	21	11,1%
Armazenagem da carga	6	3,2%
Serviços complementares	1	0,5%
Comunicação/informação sobre a carga	0	0,0%
Rede de agências	0	0,0%
Outros	4	2,1%
NS/NR	7	3,7%
TOTAL	189	100,0%

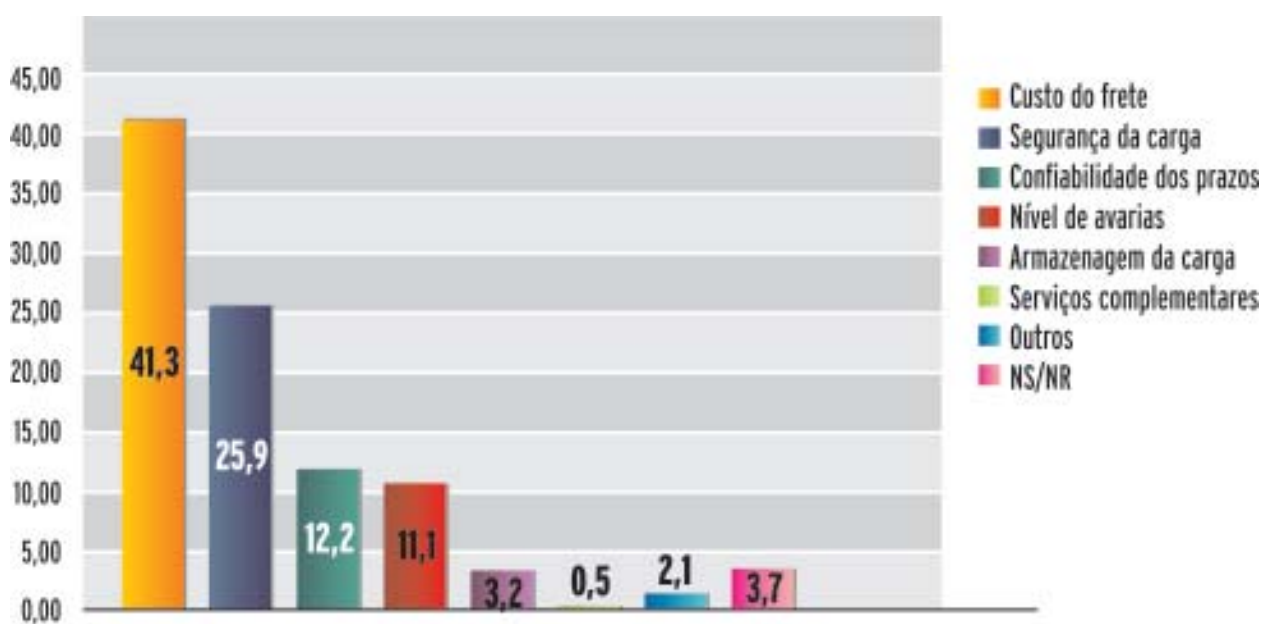


Gráfico 57 - Vantagens da cabotagem

O baixo custo do frete da cabotagem é considerado vantagem ao embarcador. Contudo, o custo do frete e nível de avarias são perceptíveis à sensibilidade dos clientes, os quais são apontados tanto como principais vantagens da cabotagem como também uns dos motivos para deixar de usar a cabotagem. Esta ambigüidade se explica pela base de clientes pesquisados de diferentes regiões do país. Em São Paulo, a cabotagem para o nordeste compete diretamente com o modal rodoviário, pois na cabotagem soma-se

ao custo de transporte propriamente dito, os custos de integração com o modal rodoviário, de praticagem e mão-de-obra portuárias. É sabido que a cabotagem é viável, no cenário atual, até cargas distantes 250-300 Km do porto. Coletar cargas em distâncias superiores a estas limita a competitividade, pois o custo da ponta rodoviária acaba inviabilizando o custo total. No passado a cabotagem era 30 a 40% mais barato do que o rodoviário, hoje esta diferença é bem menor, podendo em alguns casos ser negativa.

Tabela 68 - Vantagens da cabotagem por tipo de produto

Principais produtos transportados	Custo do frete	Segurança da carga	Confiabilidade dos prazos	Nível de avarias
Alimentos	18,1%	11,8%	12,4%	30,5%
Bebidas	2,4%	0,0%	4,2%	0,0%
Produtos químicos e inflamáveis	14,5%	19,6%	20,8%	13,1%
Material de construção	9,7%	3,9%	8,3%	8,7%
Celulose e papel	12,0%	15,7%	25,0%	4,3%
Rações	2,4%	7,8%	0,0%	8,7%
Produtos de higiene e limpeza	8,4%	7,8%	4,2%	13,1%
Eletroeletrônicos	9,7%	13,8%	4,2%	4,3%
Veículos e autopartes	4,8%	3,9%	0,0%	4,3%
Produtos metalúrgicos	3,6%	3,9%	8,3%	0,0%
Brinquedos	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Móveis e utensílios domésticos	4,8%	3,9%	4,2%	4,3%
Madeira e derivados	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%
Embalagens e vasilhames	4,8%	2,0%	0,0%	8,7%
Minérios	1,2%	3,9%	4,2%	0,0%
Calçados e confecções	0,0%	2,0%	4,2%	0,0%
Outros	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Observa-se que a oferta de outros serviços, o canal de comunicação e a disponibilidade de agências não são fatores determinantes na escolha pela cabotagem. Entretanto, os operadores da cabotagem de contêiner têm realizado esforços no sentido de vender sempre o serviço porta-a-porta. Além disso, vêm divulgando o serviço de forma maciça na televisão, aeroportos, re-

vistas, jornais, sites, etc. Se o cliente não percebe isto ainda, pode ser uma indicação de falha na comercialização do serviço, que precisa ser corrigida.

O transporte por cabotagem para longas distâncias tende a ser mais competitivo em termos de tarifa que outros modais principalmente para cargas de baixo valor

agregado. Para os perfis de carga das empresas entrevistadas, quando comparado o transporte de cabotagem com ferroviário, rodoviário, aéreo e rodo-ferroviário, a competitividade das tarifas é percebida principalmente em relação ao transporte rodoviário e aéreo. A competitividade com o transporte ferroviário,

adequado também para cargas de baixo valor agregado, não é observada na tarifa de maneira preponderante. Em relação à competitividade tarifária frente à composição rodo-ferroviária, metade (50,0%) dos entrevistados não soube avaliar e o restante, na maioria (37,5%), apontou a tarifa da cabotagem como competitiva.

Tabela 69 - Competitividade das tarifas do modal aquaviário

Competitividade das tarifas do modal aquaviário	Ferrovário	Rodoviário	Aéreo	Rodo-ferroviário
Sim	30,6%	76,8%	55,6%	37,5%
Não	36,1%	16,2%	14,8%	12,5%
NS/NR	33,3%	7,0%	29,6%	50,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

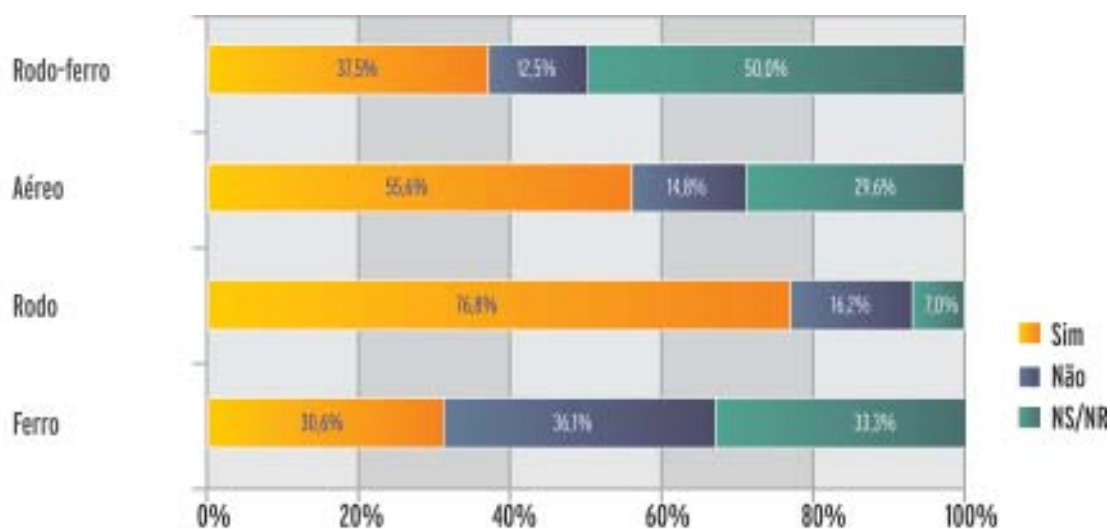


Gráfico 58 - Competitividade das tarifas do modal aquaviário

Na avaliação do desempenho das empresas de cabotagem, refletido no nível de serviço ofertado aos clientes, 14,0% apontaram-no como excelente, 69,2% como satisfatório e 10,3% avaliam que ele não as satisfaz totalmente.



Tabela 70 - Avaliação desempenho / nível de serviço

Avaliação desempenho/nível de serviço	Entrevistas	Percentual
Excelente	15	14,0%
Satisfatório	74	69,2%
Não satisfaz totalmente	11	10,3%
NS/NR	7	6,5%
TOTAL	107	100,0%

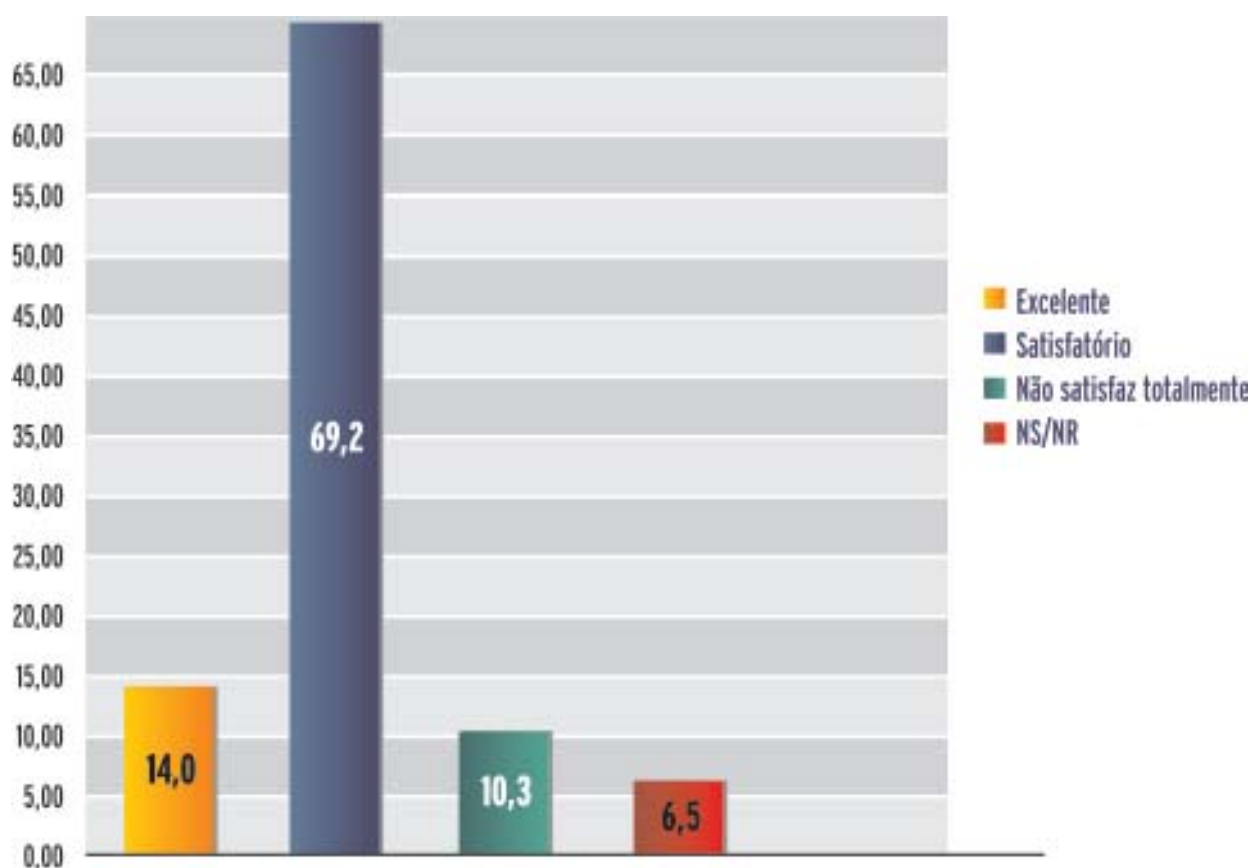


Gráfico 59 - Avaliação desempenho / nível de serviço

Um dos principais fatores de insatisfação dos clientes de cabotagem é o tempo de operação e liberação das cargas, considerado lento por 49,5% dos entrevistados e adequado por 36,5%. Este tempo está associado muito mais à eficiência dos terminais do que das empresas de transporte por cabotagem. Na pesquisa

com os agentes marítimos, que avaliaram a eficiência dos terminais portuários, os principais terminais que operam carga geral, solta ou containerizada, são os terminais públicos, onde o tempo de carga e descarga também foi considerado longo por 47,8% dos entrevistados e adequado por 31,1%.

Tabela 71 - Tempo de operação e liberação de cargas

Tempo de operação e liberação de cargas	Entrevistas	Percentual
Lento	53	49,5%
Adequado	39	36,5%
Rápido	7	6,5%
NS/NR	8	7,5%
TOTAL	107	100,0%

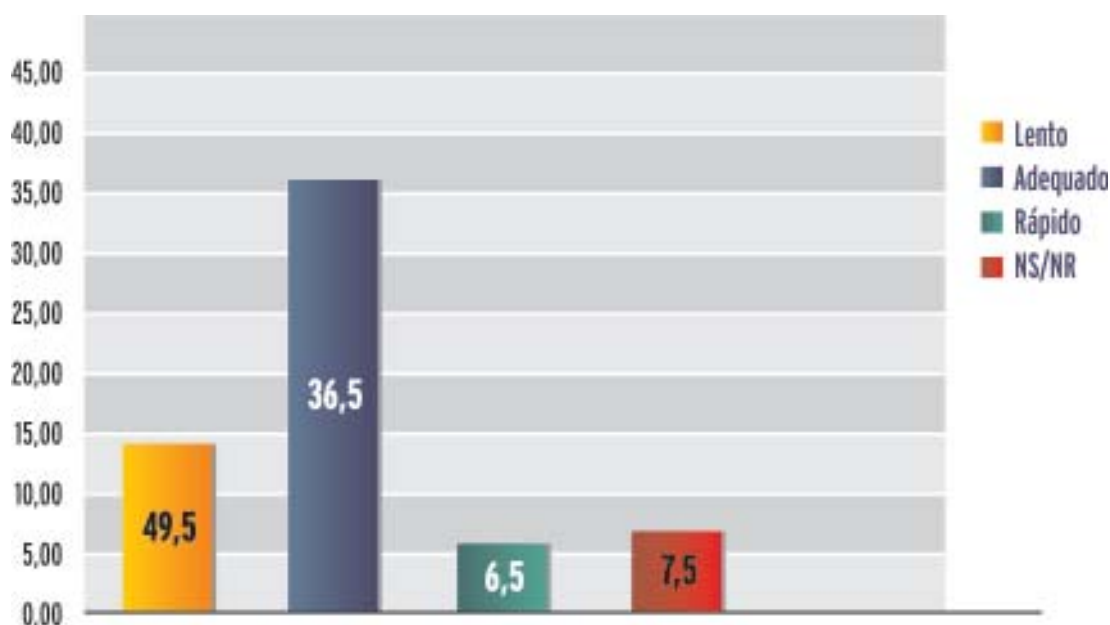


Gráfico 60 - Tempo de operação e liberação de cargas

Parte II - Opinião sobre as Empresas de Navegação

A opinião dos clientes sobre as empresas de navegação é de vital importância para que elas possam ajustar seus processos e procedimentos de forma a, cada vez mais, aumentar o seu mercado. Os clientes precisam avaliar a disponibilidade de serviços adicionais, o tempo de adaptação operacional na troca de outro modal para cabotagem, cumprimento dos prazos, integridade das cargas, nível de avarias, preocupação ambiental dos transportadores, canal de comunicação, frequência das linhas, tempos de espera para embarque e a existência de empresas com serviços diferenciados, fatores que influenciam a escolha por determinada empresa e a atratividade das tarifas.

Pela natureza do tipo de transporte, por meio de navios que saem e chegam a portos, um dos diferenciais que o serviço precisa oferecer é a coleta e entrega das mercadorias, responsabilizando-se, assim, pela parte rodoviária de transporte entre o cliente e o porto. Na avaliação da disponibilidade deste serviço, 83,2% dos entrevistados afirmaram que as empresas oferecem este tipo de serviço, e somente 6,5% indicaram que não lhes foi oferecido este diferencial, provavelmente pela natureza ou volume da carga transportada.

Tabela 72 - Serviço de coleta e entrega de mercadorias

Serviço de coleta e entrega de mercadorias	Entrevistas	Percentual
Sim	89	83,2%
Não	7	6,5%
NS/NR	11	10,3%
TOTAL	107	100,0%

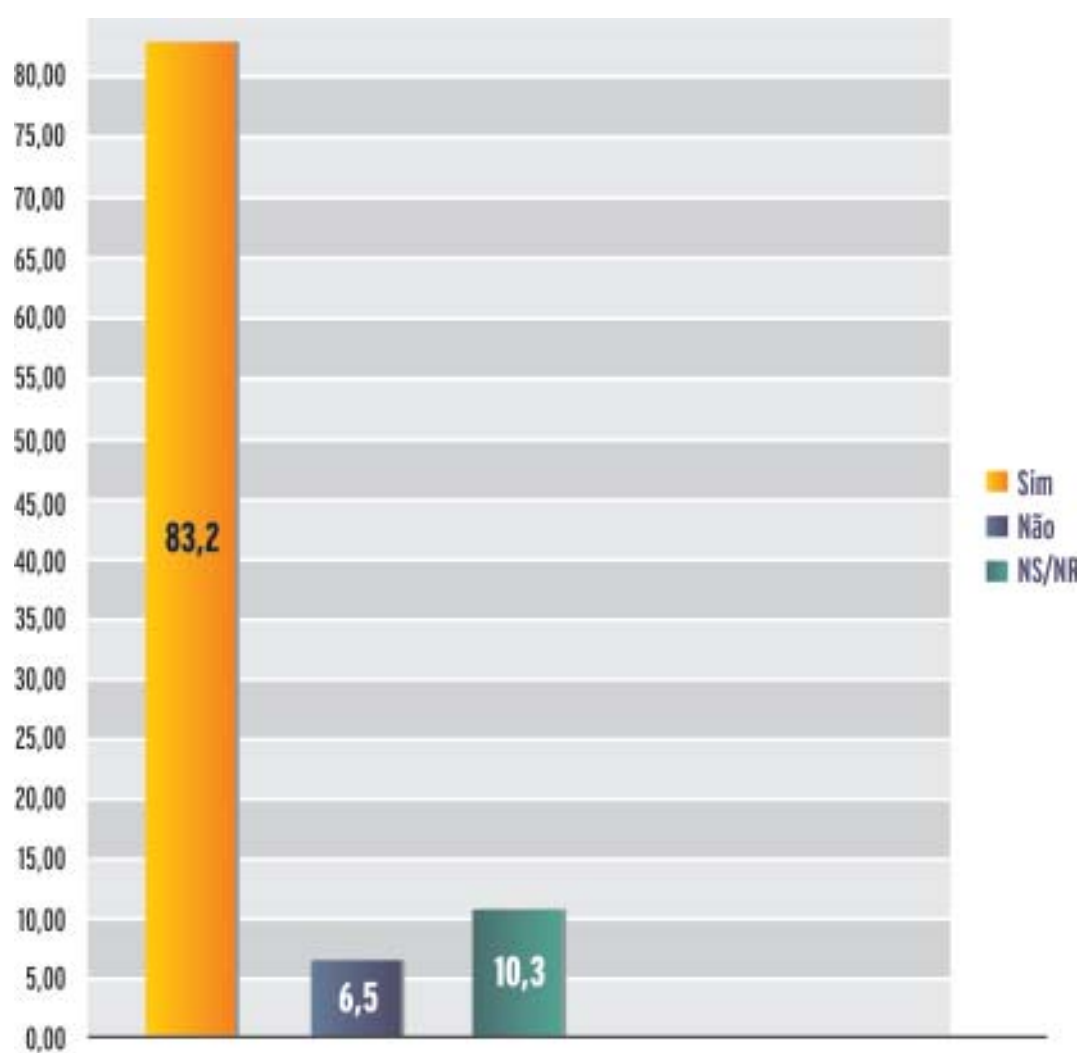


Gráfico 61 - Serviço de coleta e entrega de mercadorias

Na avaliação deste serviço de coleta e entrega de mercadorias, 74,2% classificaram-no como bom, e 16,8% como regular, nenhum entrevistado apontou que o serviço seja ruim.

Tabela 73 - Qualidade dos serviços de coleta e entrega

Qualidade dos serviços de coleta e entrega	Entrevistas	Percentual
Bom	66	74,2%
Regular	15	16,8%
Ruim	0	0,0%
NS/NR	8	9,0%
TOTAL	89	100,0%

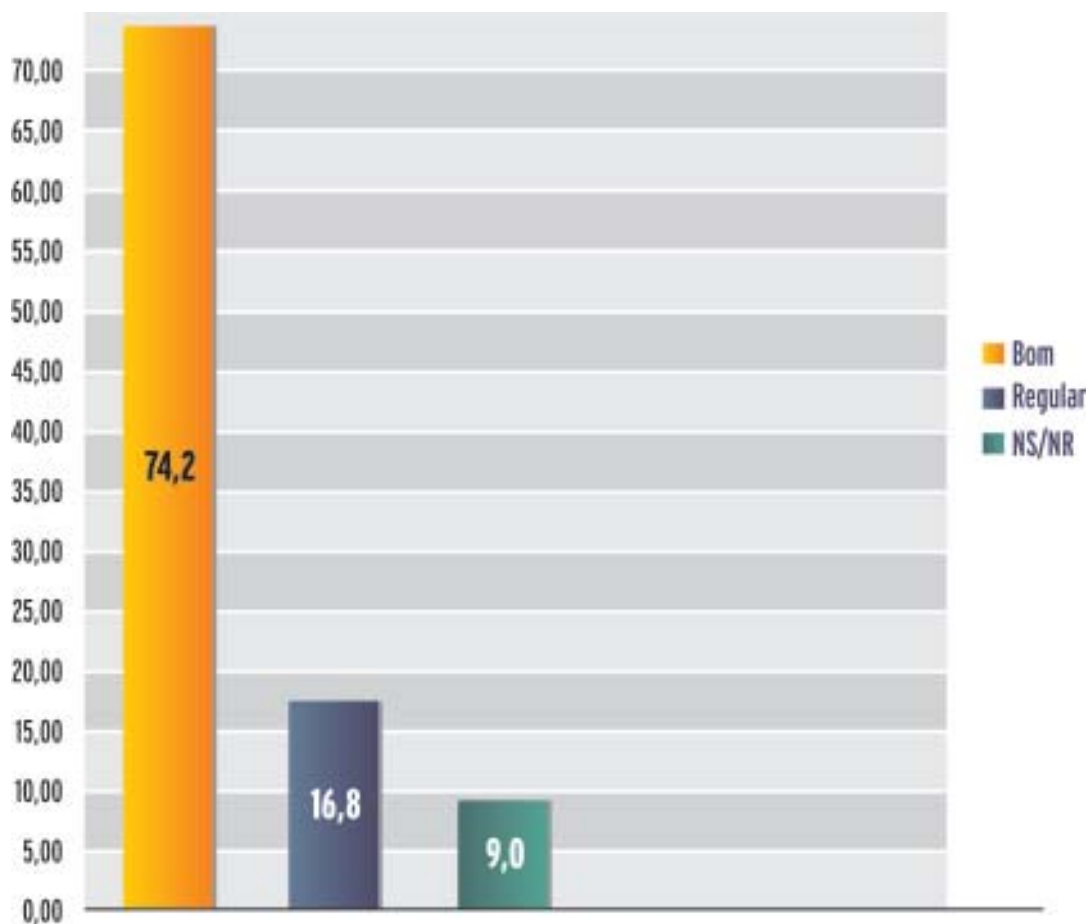


Gráfico 62 - Qualidade dos serviços de coleta e entrega

Muitos dos clientes pesquisados transportavam a parcela de sua carga que hoje utiliza a cabotagem pelo transporte rodoviário. Esta mudança requer ajustes operacionais e, assim, a competitividade muitas vezes demora a ser observada pela empresa. Para as empresas que experimentaram esta mu-

dança, 41,6% conseguiram se adaptar em menos de seis meses, 16,8% entre seis meses e um ano, 15,9% de um ano a um ano e meio, apenas 5,9% levou mais de um ano e meio. O baixo tempo de adaptação e a competitividade tarifária podem gerar crescimento da cabotagem no país.

Tabela 74 - Tempo de adaptação operacional

Tempo de adaptação operacional	Entrevistas	Percentual
Menos de 6 meses	42	41,6%
De 6 meses a 1 ano	17	16,8%
De 1 ano a 1 ano e meio	16	15,9%
Mais de um ano e meio	6	5,9%
NS/NR	20	19,8%
TOTAL	101	100,0%

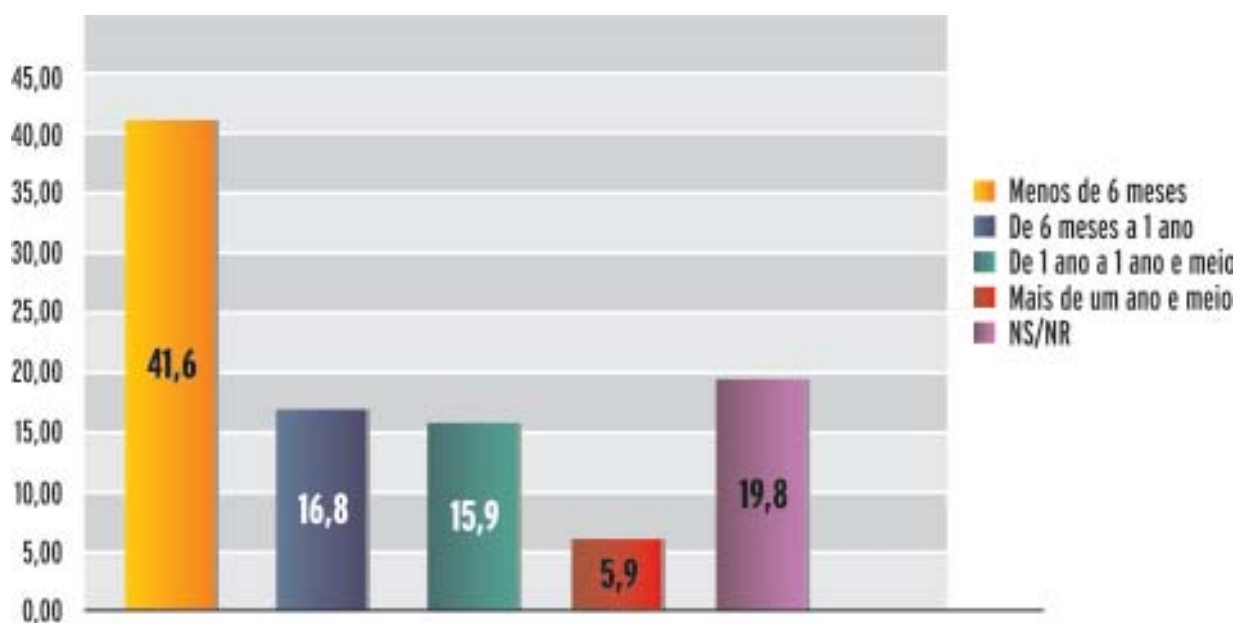


Gráfico 63 - Tempo de adaptação operacional

Em relação à confiabilidade dos prazos de entrega, 50,5% afirmam que os prazos estimados pela empresa sempre são cumpridos, 40,2% afirma que nunca são cumpridos e 1,9% apenas parcialmente cumpridos.

Tabela 75 - Cumprimento do prazo de entrega

Cumprimento do prazo de entrega	Entrevistas	Percentual
Sempre	54	50,5%
Nunca	43	40,2%
Às vezes	2	1,9%
NS/NR	8	7,4%
TOTAL	107	100,0%

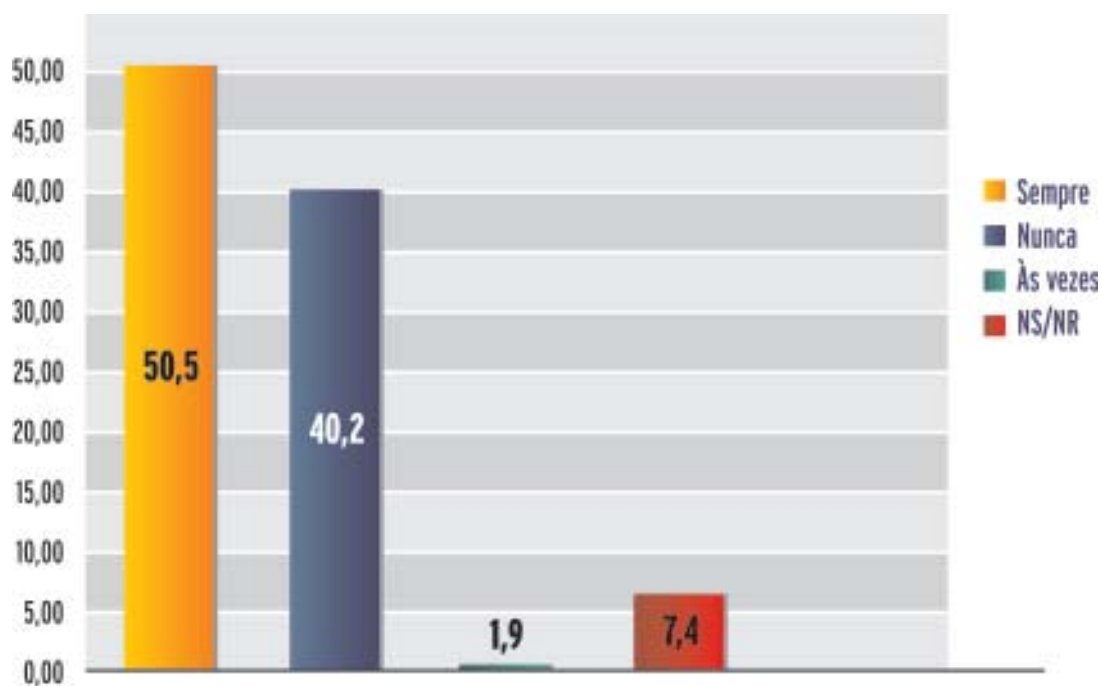


Gráfico 64 - Cumprimento do prazo de entrega

Apesar de considerados lentos os tempos de operação e liberação de cargas, metade dos prazos de entrega são sempre cumpridos. Entretanto, 40% dos entrevistados apontam exatamente o contrário, ou seja, o não cumprimento dos prazos. Os serviços atualmente ofertados são em dias fixos, o que torna difícil justificar esta percepção. Além disso, para o transporte de contêineres (carga geral), as entregas são agendadas com os recebedores e, assim, o cliente não vê a interferência do porto (operação ou liberação) no processo.

A integridade das cargas depende do manuseio de embarque e desembarque, do condicionamento no modo de transporte e da inexistência de sinistros durante o transporte que possam gerar perda ou dano. Quando comparado ao modal rodoviário, o transporte de cabotagem apresenta mais confiabilidade em relação à integridade das cargas para 61,7% dos clientes entrevistados, nenhuma diferença para 25,2% e maior risco para somente 2,8%.

Tabela 76 - Integridade das cargas

Integridade das cargas	Entrevistas	Percentual
Melhor	66	61,7%
Igual	27	25,2%
Pior	3	2,8%
Não utiliza	2	1,9%
NS/NR	9	8,4%
TOTAL	107	100,0%

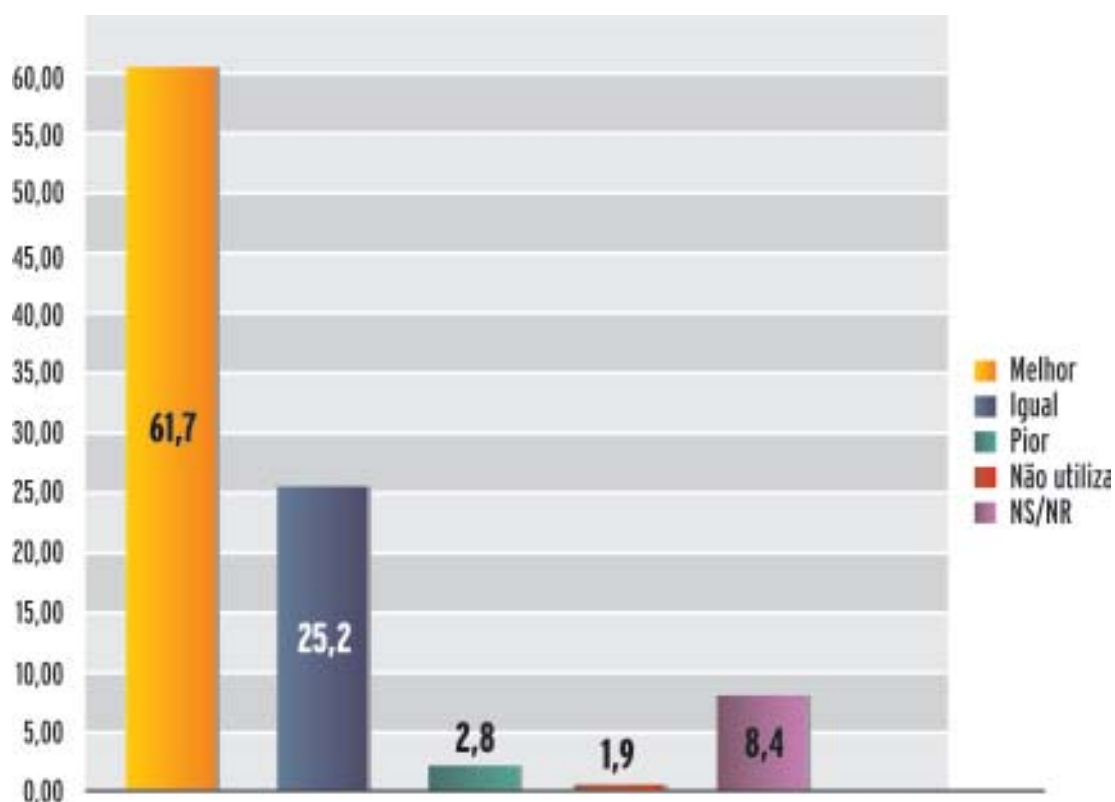


Gráfico 65 - Integridade das cargas

Apesar de 17% dos entrevistados que deixaram de utilizar a cabotagem justificarem o alto nível de avarias em seus produtos, na avaliação geral, com todos os entrevistados, a integridade das cargas foi considerada melhor que o modal rodoviário.

Os sinistros de transporte de carga estão associados, desde ao roubo de cargas, como acidentes no embarque/desembarque ou durante o transporte. Pelo fato de depois do embarque a carga ficar confinada num navio, na-

turalmente o risco de roubo de cargas e acidentes durante o trânsito da carga de um porto a outro é menor.

Para os usuários que informaram utilizar outros tipos de transporte, além da cabotagem, foi questionado sobre o histórico de sinistros da cabotagem em comparação com os demais modais. O histórico de sinistros da cabotagem foi considerado menor que dos demais modais por 56,7% dos entrevistados, 11,3% consideraram o mesmo e apenas 6,2% consideraram maior.

Tabela 77 - Histórico de sinistros

Histórico de sinistros	Entrevistas	Percentual
Menor que outros tipos de transporte	55	56,7%
Mesmo que outros tipos de transporte	11	11,3%
Maior que outros tipos de transporte	6	6,2%
NS/NR	25	25,8%
TOTAL	97	100,0%

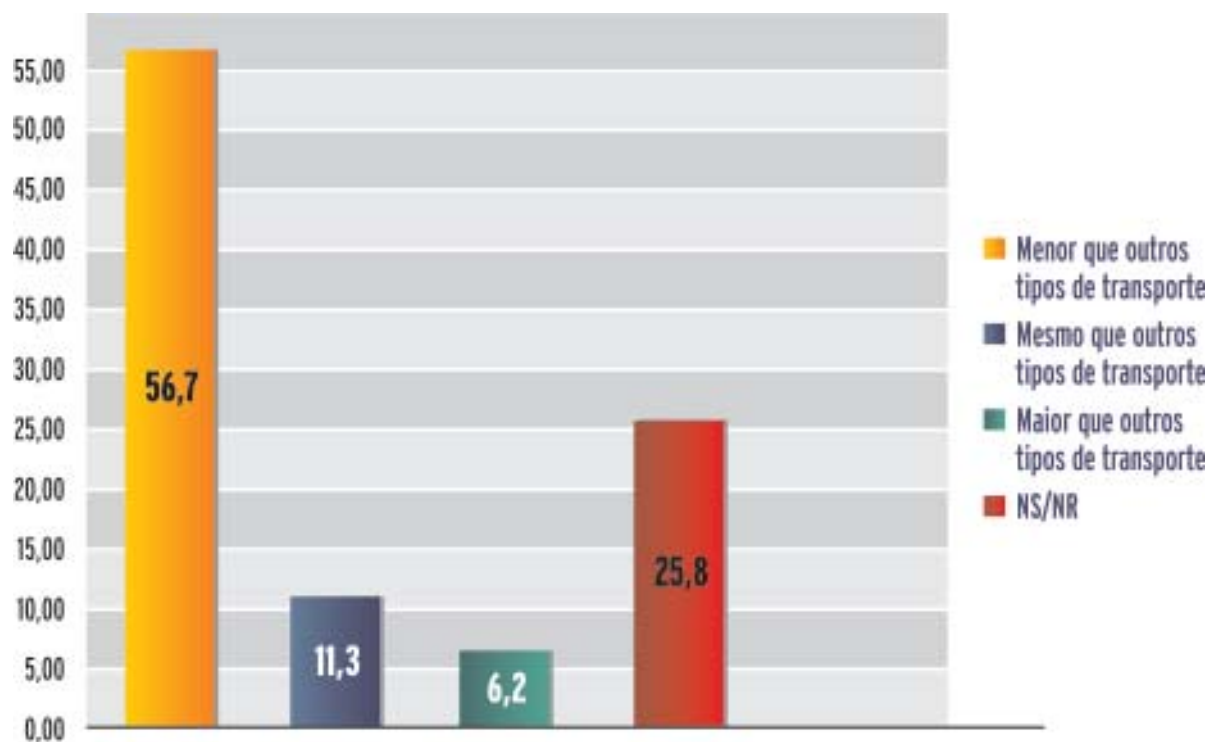


Gráfico 66 - Histórico de sinistros

No transporte de produtos ambientalmente perigosos, como combustíveis e químicos, as empresas de transporte devem estar atentas a cuidados especiais para que não haja acidentes e, conseqüentemente, contaminação do ambiente. No transporte por cabotagem estes cuidados devem ser maiores, pois um acidente pode contaminar a faixa oceânica e trazer prejuízos ambientais graves.

Foram questionados somente aos usuários de cabotagem que transportam produtos químicos e inflamáveis para saber se a empresa de navegação tem apresentado os cuidados necessários com o meio ambiente. Parte dos clientes (26,1%) desconhece se as empresas de navegação tomam tais cuidados, 69,6% afirmaram que a empresa toma os cuidados necessários e 4,3% acreditam que os cuidados tomados não são suficientes.

Tabela 78 - Cuidados com produtos perigosos

Cuidados com produtos perigosos	Entrevistas	Percentual
Sim	16	69,6%
Não	0	0,0%
Parcialmente	1	4,3%
NS/NR	6	26,1%
TOTAL	23	100,0%

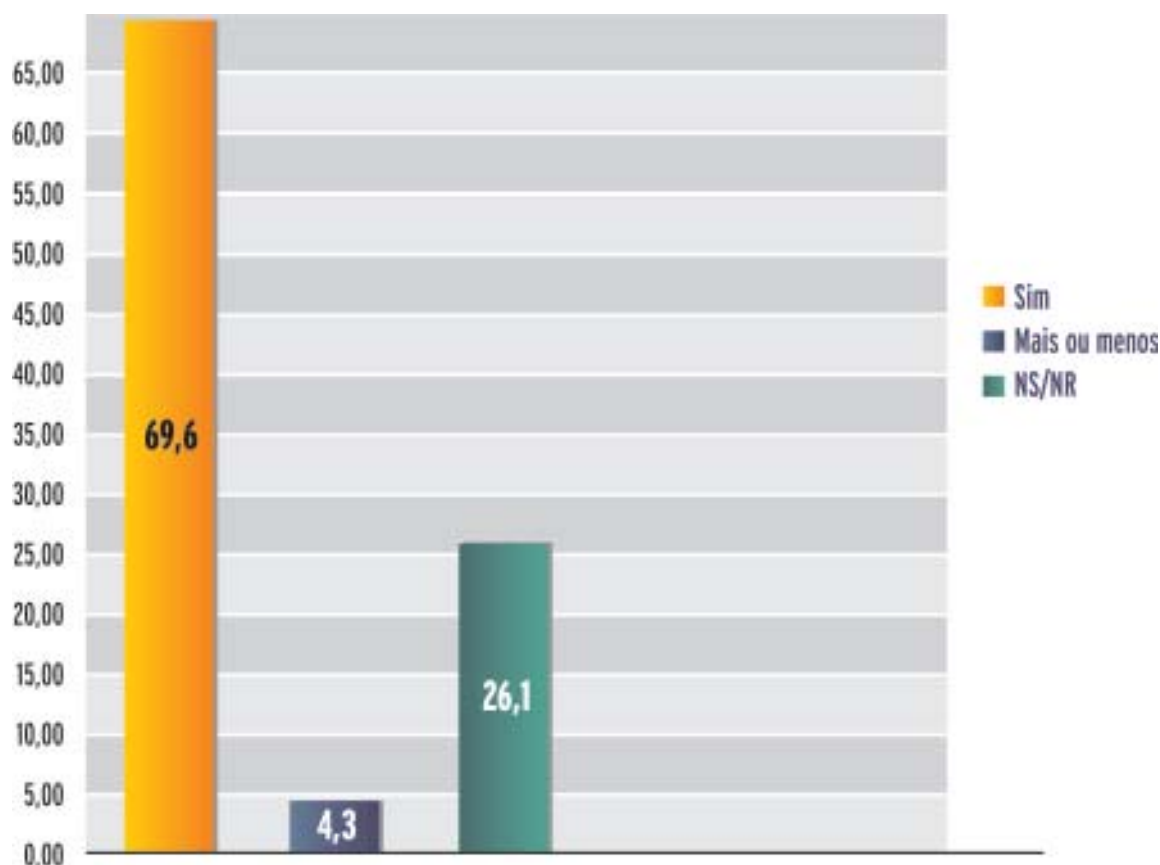


Gráfico 67 - Cuidados com produtos perigosos

Em relação ao canal de comunicação, ou seja, a necessidade de contato entre o cliente e a empresa de navegação, para fazer pedidos e acompanhar a carga, foi questionado qual a avaliação em relação à qualidade do serviço, ao nível de informação e informatização e ao tempo de resposta às solicitações. Todos os aspectos do canal de comunicação foram avaliados positivamente,

com mais de 60% de bom e ótimo, em torno de 20% de regular e ruim e menos de 1% de péssimo. Entretanto, apesar deste nível de satisfação, o canal de comunicação não é percebido como uma vantagem da cabotagem, indicando necessidade de as empresas operadoras melhor informar os clientes das facilidades de comunicação entre as duas partes.

Tabela 79 - Avaliação do canal de comunicação

Avaliação do canal de comunicação	Da qualidade dos serviços prestados	Do nível de informatização/informação	Tempo de resposta às solicitações
Ótima	13,1%	17,8%	16,8%
Boa	53,3%	43,9%	48,6%
Regular	16,8%	20,6%	20,6%
Ruim	5,6%	4,7%	1,9%
Péssima	0,0%	0,9%	0,9%
NS/NR	11,2%	12,1%	11,2%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%

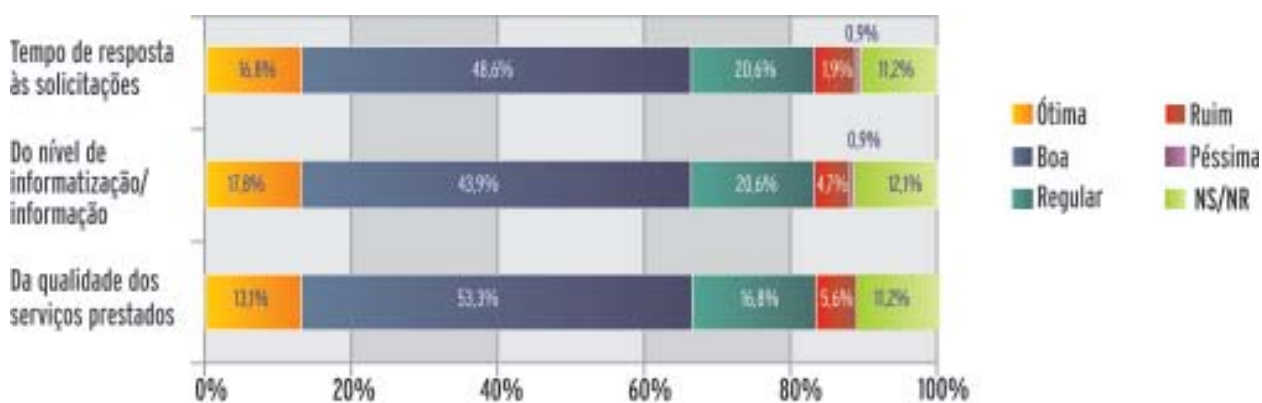


Gráfico 68 - Avaliação do canal de comunicação

Pela natureza da operação, distância a serem vencidas e por ser um mercado ainda em consolidação, o transporte por cabotagem opera hoje com intervalos entre viagens maiores que a maioria dos outros modais concorrentes. A maior parte dos clientes (71,0%) de

cabotagem entrevistados considera adequada para seus produtos a frequência semanal, 9,4% aceita a frequência quinzenal e apenas 4,7% consegue se adequar a uma frequência mensal.

Tabela 80 - Frequência de viagens

Frequência de viagens	Entrevistas	Percentual
Semanal	76	71,0%
Quinzenal	10	9,4%
Mensal	5	4,7%
Outro	0	0,0%
NS/NR	16	14,9%
TOTAL	107	100,0%

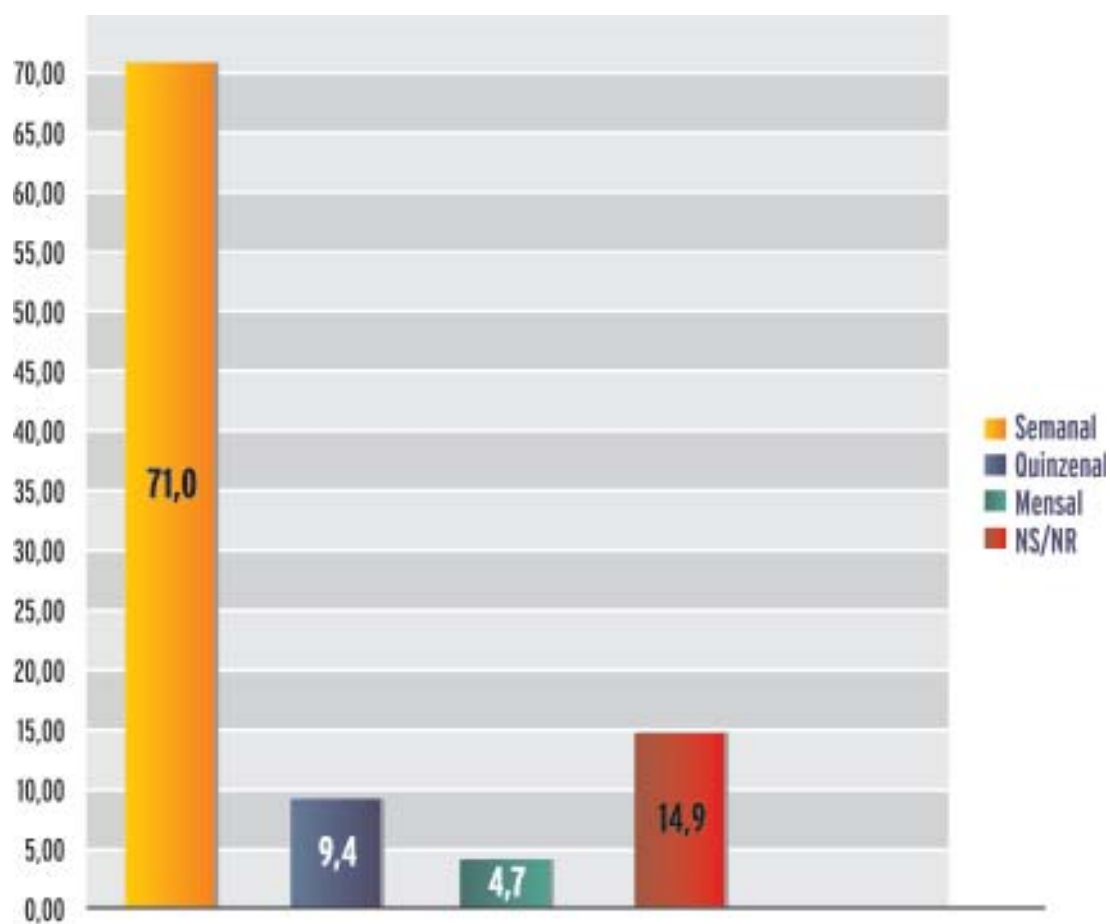


Gráfico 69 - Frequência de viagens

Além da frequência de viagens do transporte de cabotagem, é necessário avaliar o os intervalos entre reserva do espaço para o transporte, conhecido como *booking*, e a data efetiva do embarque da carga. Este intervalo está relacionado não só à frequência das viagens, mas também à disponibilidade de vaga nas viagens. Sobre este aspecto, a maioria dos entrevista-

dos classificou bom e ótimo o intervalo semanal (67,3%), ruim o intervalo quinzenal (31,8%) e péssimo o intervalo mensal (43,9%). Assim, é possível observar que não é necessário apenas frequência de linhas de cabotagem, mas também que exista disponibilidade da oferta de serviço.

Tabela 81 - Intervalo de tempo entre a reserva do espaço (booking) e o embarque da carga

Intervalo de tempo entre a reserva do espaço (booking) e o embarque da carga	Semanal	Quinzenal	Mensal
Ótimo	28,0%	2,8%	0,0%
Bom	39,3%	14,0%	4,7%
Regular	11,2%	13,1%	7,5%
Ruim	3,7%	31,8%	20,5%
Péssimo	2,8%	22,4%	43,9%
NS/NR	15,0%	15,9%	23,4%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%

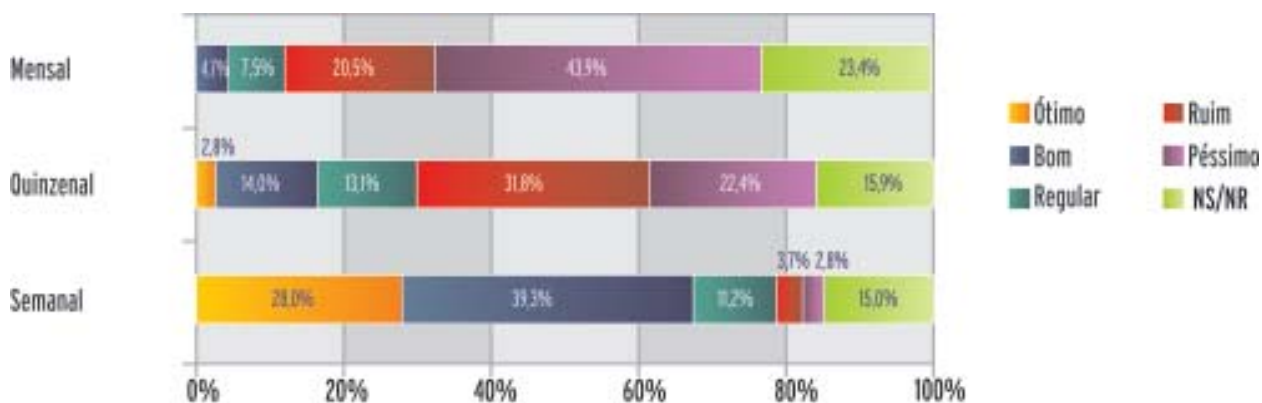


Gráfico 70 - Intervalo de tempo entre a reserva do espaço (booking) e o embarque da carga

O mercado de cabotagem de carga vem crescendo no Brasil nos últimos anos, abrindo mercado para novas empresas atuarem neste segmento. Hoje são duas as principais empresas que operam cabotagem de carga geral, Aliança e Docenave, e a pesquisa entrevistou ape-

nas os clientes delas. Mesmo assim, ao questionar os clientes de cabotagem de carga geral sobre ter experimentado os serviços de outra empresa de navegação, 52,3% afirmaram que sim e 37,4% conhecem apenas a atuação da empresa da qual são clientes.

Tabela 82 - Utilização de mais de uma empresa de navegação.

Utilização de mais de uma empresa de navegação	Entrevistas	Percentual
Sim	56	52,3%
Não	40	37,4%
NS/NR	11	10,3%
TOTAL	107	100,0%

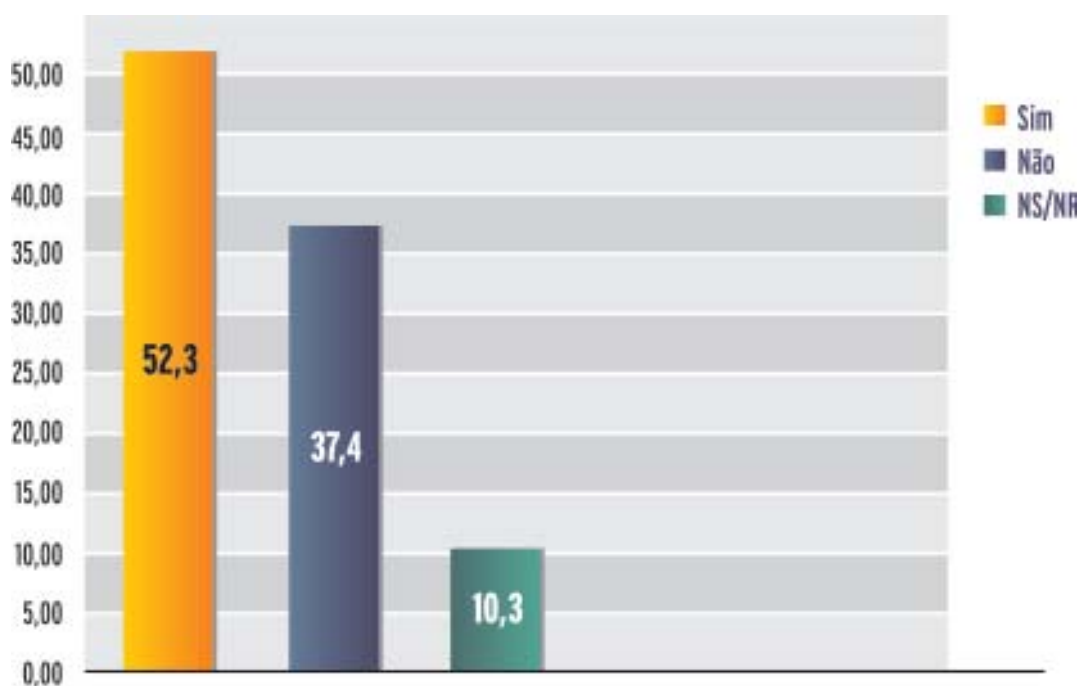


Gráfico 71 - Utilização de mais de uma empresa de navegação

O fato de 52,3% dos clientes de cabotagem afirmarem que utilizam mais de uma empresa de navegação é uma forte indicação de um mercado concorrencial, onde as empresas têm que se destacar na diferenciação dos serviços e dos valores dos fretes.

Os principais fatores apontados como determinantes na escolha por uma empresa de navegação foram:

custo do frete (42,1%), confiabilidade dos prazos (17,6%), segurança da carga (16,8%) e freqüência de embarques (13,7%). Outros fatores que influenciam também são os canais de comunicação de informação de carga, nível de avarias e serviços adicionais, como coleta e entrega e intermodalidade.

Tabela 83 - Fatores determinantes na escolha da empresa de navegação

Fatores determinantes na escolha da empresa de navegação	Entrevistas	Percentual
Custo do frete	43	42,1%
Confiabilidade dos prazos	18	17,6%
Segurança da carga	17	16,7%
Freqüência de embarques	14	13,7%
Comunicação/Informação da carga	4	3,9%
Nível de avarias	2	2,0%
Serviços adicionais	1	1,0%
Rede de agências	0	0,0%
Armazenagem da carga	0	0,0%
Outro	1	1,0%
NS/NR	2	2,0%
TOTAL	102	100,0%

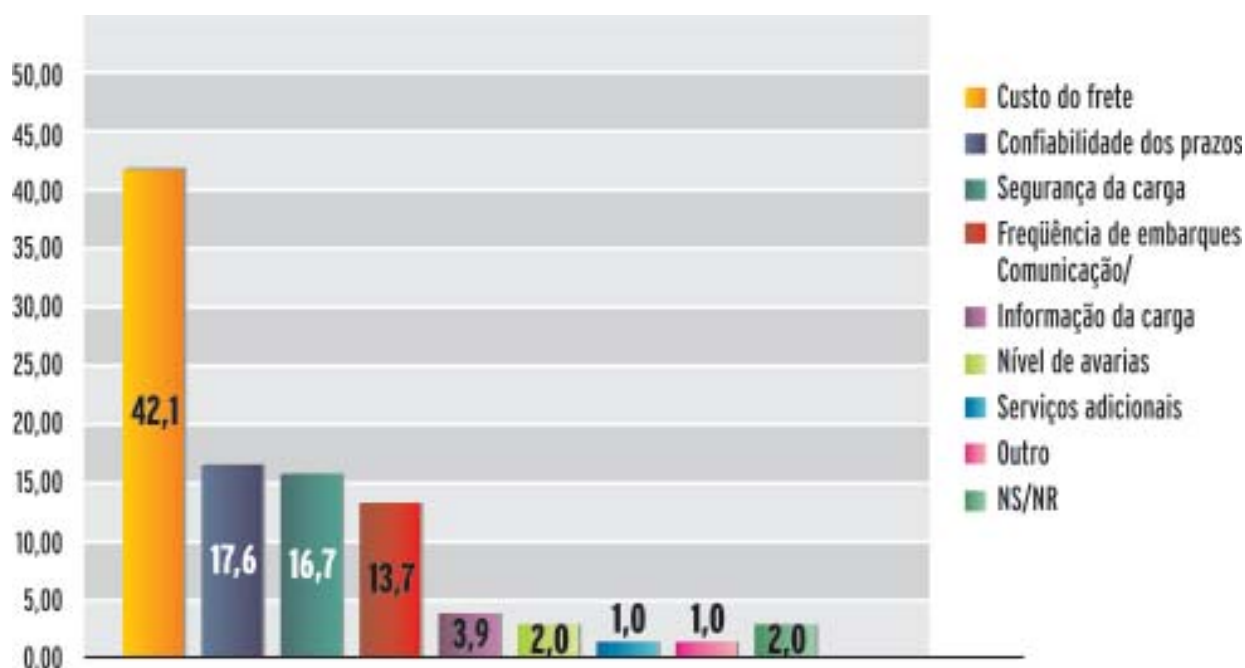


Gráfico 72 - Fatores determinantes na escolha da empresa de navegação

Sobre a evolução de serviços oferecidos pelas empresas de cabotagem nos últimos três anos, 55,4% dos entrevistados não observaram oferta de novos serviços, mas 39,2% experimentaram novos diferenciados serviços que aumentaram a atratividade da empresa.

Tabela 84 - Serviços novos e diferenciados que aumentam a atratividade

Serviços novos e diferenciados que aumentam a atratividade	Entrevistas	Percentual
Sim	22	39,2%
Não	31	55,4%
NS/NR	3	5,4%
TOTAL	56	100,0%

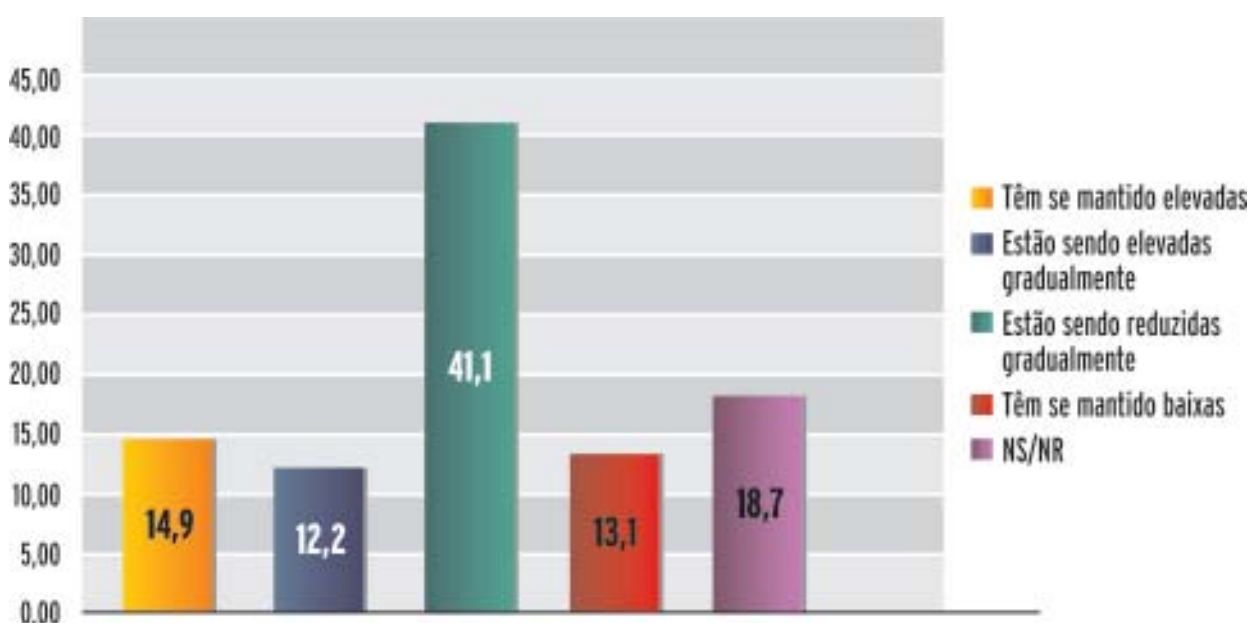


Gráfico 74 - Evolução das tarifas cobradas nos últimos três anos

Outro fator que se apresenta como forte atrativo ao uso da cabotagem são as tarifas. As tarifas do transporte de cabotagem agregam, além do valor do frete, os serviços prestados em cada porto, ou seja, as despesas com a movimentação de mercadorias e com a entrada e saída de navios.

Os investimentos nos terminais portuários, modernização de equipamentos e o aumento da demanda pelo transporte de cabotagem têm possibilitado, nos

últimos três anos, uma redução gradual das tarifas, percebida por 41,1% dos entrevistados. A percepção da evolução tarifária não é observada de forma similar por todos usuários e depende, dentre outros fatores, da frequência de utilização e da quantidade de carga embarcada. Assim, 12,2% dos entrevistados apontaram uma elevação gradual das tarifas, 14,9% avaliam-nas como elevadas, mas que têm se mantido ao longo dos anos e 13,1% consideram-nas baixas e constantes.

Tabela 85 - Evolução das tarifas cobradas nos últimos três anos

Evolução das tarifas cobradas nos últimos três anos	Entrevistas	Percentual
Têm se mantido elevadas	16	14,9%
Estão sendo elevadas gradualmente	13	12,2%
Estão sendo reduzidas gradualmente	44	41,1%
Têm se mantido baixas	14	13,1%
NS/NR	20	18,7%
TOTAL	107	100,0%

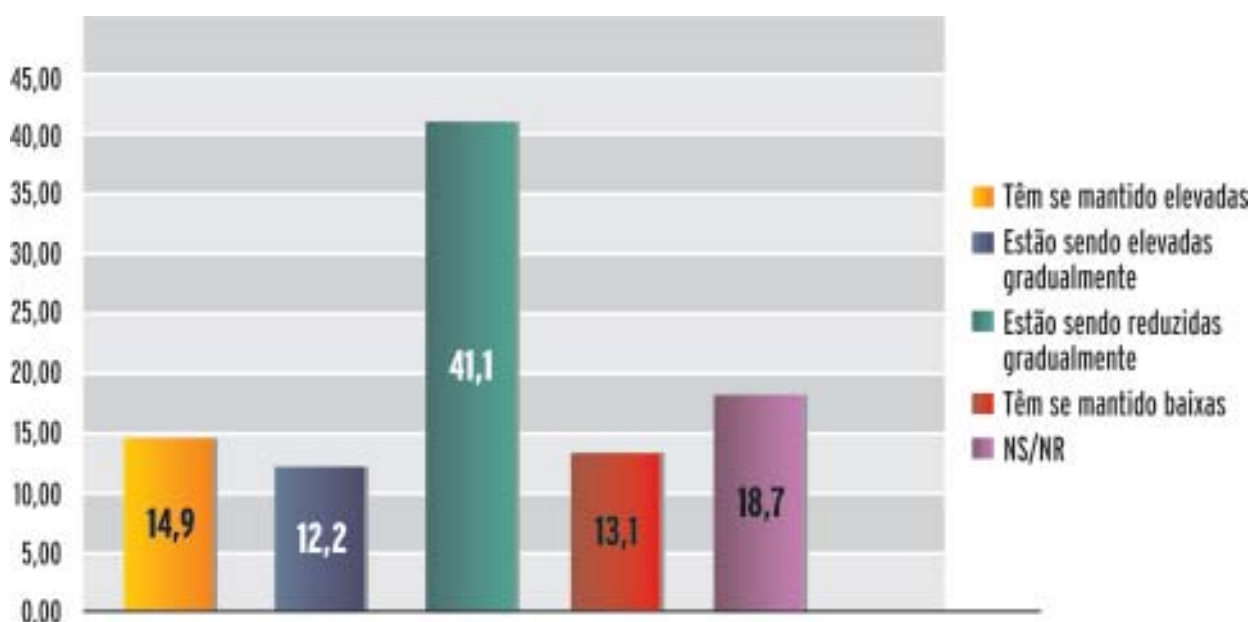


Gráfico 74 - Evolução das tarifas cobradas nos últimos três anos

Destaca-se que a percepção positiva em relação à evolução das tarifas (54,2%) é duas vezes maior que a percepção negativa (27,1%).

Parte III - Ampliação da Demanda

Para avaliar as condições de ampliação da demanda é necessário conhecer o percentual de volume que hoje é embarcado por cabotagem, a evolução destes volumes nos últimos três anos, as necessidades para ampliação, os fatores que inibem o uso e a necessidade de serem oferecidos novos serviços.

As empresas que utilizam a cabotagem, na sua maioria (57,0%) transportam menos de 25% da sua carga total por cabotagem. Apenas 17,7% transporta mais de 50% da carga por cabotagem e 2,8% transporta de 96 a 100% da carga por cabotagem.

Tabela 86 - Volume transportado pela cabotagem

Volume transportado pela cabotagem	Entrevistas	Percentual
Até 5%	31	29,0%
De 6 até 25%	30	28,0%
de 25 até 50%	17	15,9%
de 51 até 75%	9	8,4%
de 76 até 95%	7	6,5%
de 96 até 100%	3	2,8%
NS/NR	10	9,4%
TOTAL	107	100,0%

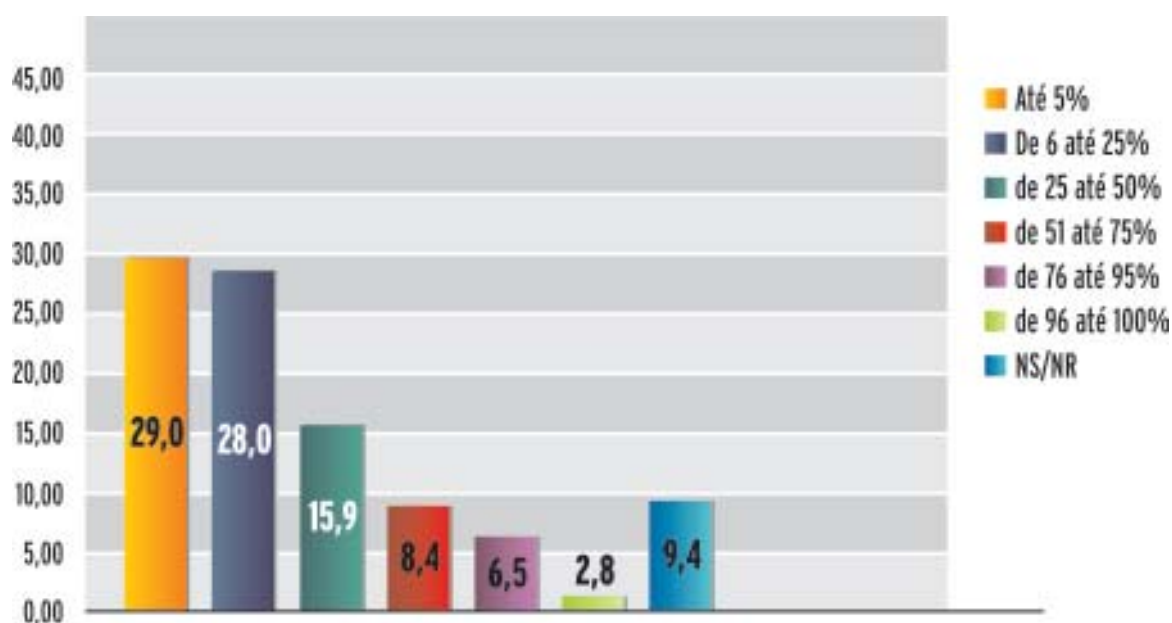


Gráfico 75 - Volume transportado pela cabotagem

O potencial de crescimento da atividade de cabotagem é nítido, uma vez que os percentuais transportados hoje são na maioria inferiores a 50%. Ao avaliar a evolução, nos últimos três anos, da quantidade de carga transportada por cabotagem, 30,9% das empresas informaram que mantiveram o mesmo volume de car-

ga, 21,5% aumentaram de 6% a 25% do volume, 16,8% aumentaram menos de 5%. Apenas uma (0,9%) empresa aumentou o volume em mais de 100% nos últimos três anos. Apenas duas das 107 empresas pesquisadas (1,9%) informaram que reduziram o volume de carga, transportado por cabotagem.

Tabela 87 - Volume de carga de cabotagem nos últimos três anos

Volume de carga de cabotagem nos últimos três anos	Entrevistas	Percentual
Aumentou menos de 5%	18	16,8%
Aumentou de 6 a 25%	23	21,5%
Aumentou de 26 a 50%	6	5,6%
Aumentou de 51 a 75%	2	1,9%
Aumentou de 76 a 95%	1	0,9%
Aumentou de 96 a 100%	0	0,0%
Aumentou mais de 100%	1	0,9%
Permaneceu o mesmo	33	30,9%
Reduziu	2	1,9%
NS/NR	21	19,6%
TOTAL	107	100,0%

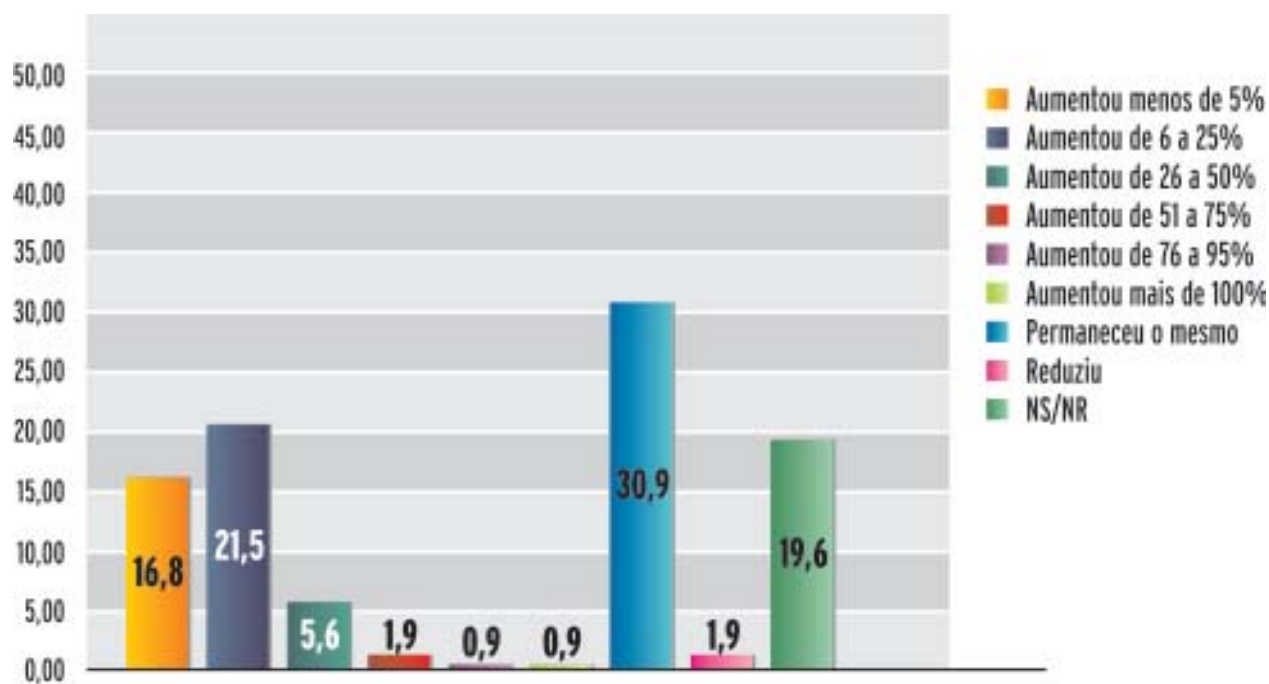


Gráfico 76 - Volume de carga de cabotagem nos últimos três anos

Nos últimos anos, o transporte por cabotagem passou a operar com linhas regulares e freqüências, apesar de ainda insuficientes, constantes. Assim, parte do aumento da movimentação nos últimos três anos pode ser explicado pela maior confiabilidade do serviço.

Observa-se que o mercado de cabotagem tem crescido, mas em ritmo lento e com cautela. As principais condi-

ções necessárias para ampliar o uso da cabotagem, segundo os clientes atuais, são: a redução maior nos custos (40,4%), o aumento de freqüência das linhas (17,1%) e o aumento na confiabilidade dos prazos (11,6%). Outros fatores também podem contribuir para o aumento da demanda por cabotagem e algumas empresas esperam apenas pelo aumento de produção para investir mais na adaptação para este tipo de transporte.

Tabela 88 - Condições para ampliar o serviço

Condições para ampliar o serviço	Entrevistas	Percentual
Menor custo do frete	59	40,4%
Freqüência das linhas	25	17,1%
Maior confiabilidade dos prazos	17	11,6%
Maior nível de segurança da carga	12	8,2%
Rede de agências mais amplas	4	2,7%
Menor nível de avarias	3	2,1%
Melhor comunicação/informação sobre a carga	2	1,4%
Maior oferta de serviços complementares	1	0,7%
Melhora na armazenagem da carga	1	0,7%
Outro	7	4,8%
NS/NR	15	10,3%
TOTAL	146	100,0%

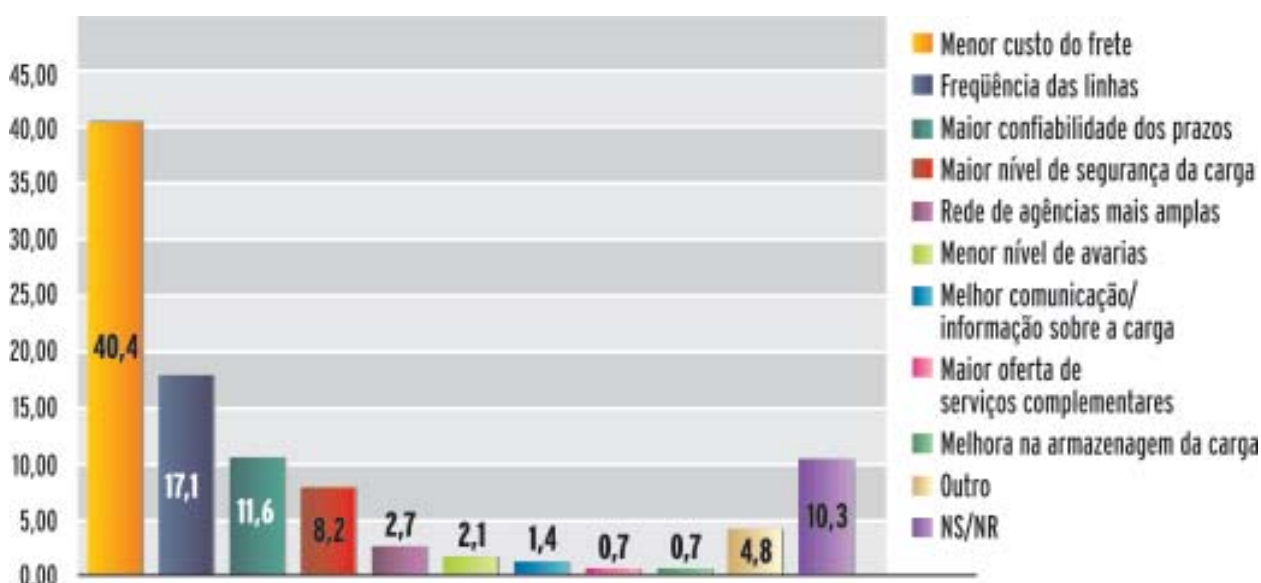


Gráfico 77 - Condições para ampliar o serviço

Entretanto, os clientes de cabotagem chamam atenção para a gravidade de alguns dos principais fatores que inibem a expansão do mercado. O excesso de tarifação foi considerado muito grave por 50,5% dos entrevistados e moderado por 29,9%.

O excesso de burocracia, a carência de linhas regulares e a ineficiência no porto, foram classificadas igualmente como fatores muito graves (37,3%, 39,3% e 38,3%) e moderados (38,3%, 35,5% e 36,5%).

Tabela 89 - Problemas do segmento/fatores que inibem a expansão

Problemas do segmento/ fatores que inibem a expansão	Excesso de burocracia	Excesso de tarifação	Carência de linhas regulares	Ineficiência no seu porto
Muito grave	37,3%	50,5%	39,3%	38,3%
Moderado	38,3%	29,9%	35,5%	36,5%
Pouco grave	12,2%	6,5%	13,1%	12,1%
NS/NR	12,2%	13,1%	12,1%	13,1%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

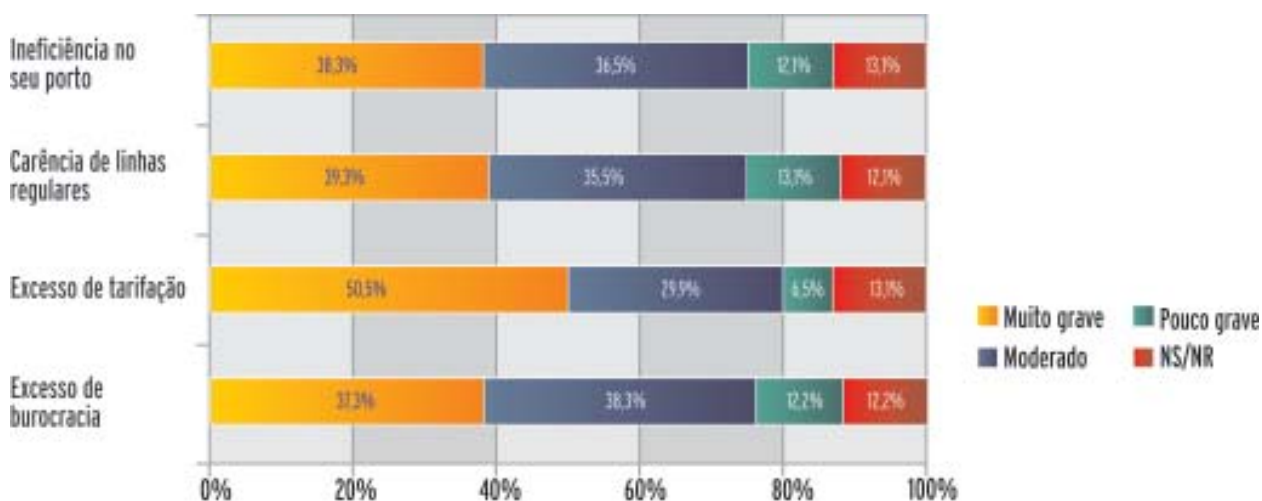


Gráfico 78 - Problemas do segmento/fatores que inibem a expansão

Além dos fatores que podem inibir o crescimento da demanda, serviços adicionais são percebidos como necessários para aumentar a atração pelo serviço por 33,7% dos clientes. Estes serviços incluem armazenagem de produtos, operação de carga

fracionada, oferta de serviço intermodal e maior disponibilização de informações. Entretanto, 49,5% dos clientes atuais estão satisfeitos com os serviços já oferecidos e não acreditam que novos serviços possam aumentar a atratividade.

Tabela 90 - Necessidade de serviços adicionais

Necessidade de serviços adicionais	Entrevistas	Percentual
Sim	36	33,7%
Não	53	49,5%
NS/NR	18	16,8%
TOTAL	107	100,0%

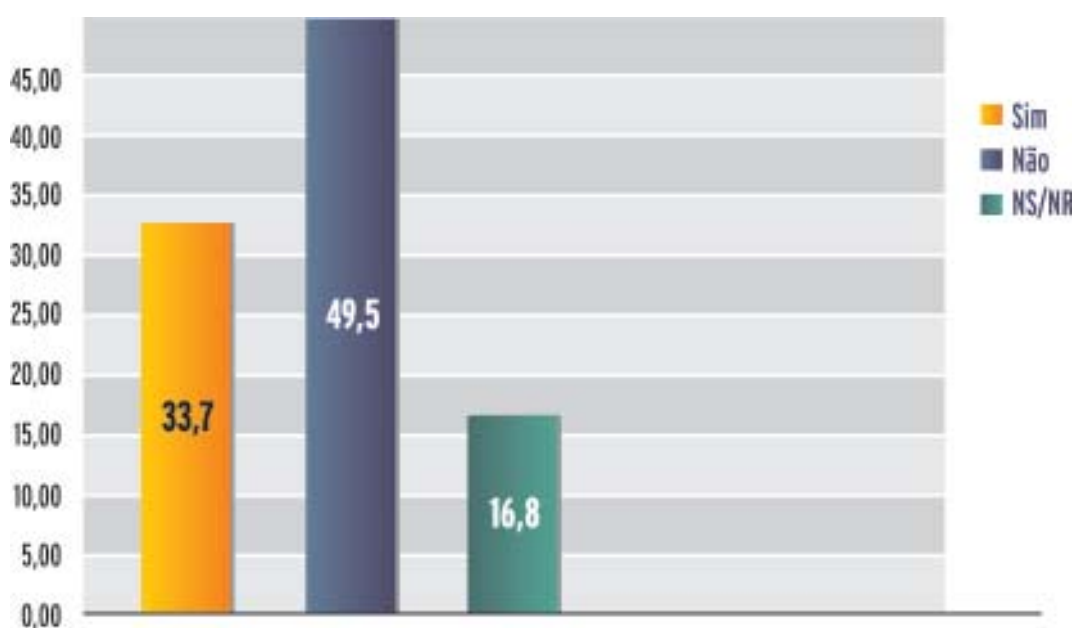


Gráfico 79 - Necessidade de serviços adicionais

2.5 Conclusão

Num país de grandes dimensões como o Brasil, em que a costa marítima acompanha cerca de 50% do perímetro territorial, percebe-se a importância do transporte aquaviário no contexto de transportes do país.

A cabotagem vem se mostrando uma alternativa economicamente viável e adequada para transportes de longa distância. Entretanto, alguns fatores desfavorecem a cabotagem frente à concorrência com o modo rodoviário, como a regularidade e frequência dos navios. As empresas que operam o mercado hoje, operam com linhas regulares, onde o embarcador tem a confiabilidade de cumprimento dos prazos operam rotas diferenciadas escalando portos distintos. Porém, as frequências fixas quinzenais não atendem às necessidades de cargas perecíveis, que necessitam de prazo máximo de quatro dias. Problemas gerais enfrentados no setor portuário, como burocracia, infraestrutura precária e alto custo com pessoal, também afetam o transporte por cabotagem, retardando ainda mais o crescimento do setor.

A competitividade frente ao modal rodoviário e rodoviário ocorre principalmente em relação às tarifas e ao nível de segurança da carga. As empresas de cabotagem têm apresentado também níveis de desempenho satisfatórios, aliados a serviços de coleta e entrega, cumprimento dos prazos, preocupações ambientais, bons canais de comunicação e níveis de sinistro e avarias baixos.

Destacam-se alguns fatores que estão contribuindo para o crescimento do segmento no país, como baixo custo associado à rápida adaptação operacional das empresas na troca do modal rodoviário para cabotagem.

A cabotagem tem sido muito utilizada também em conjunto com o modo rodoviário e ferroviário, o que demonstra a complementariedade das modalidades de transporte. Para que este sistema funcione ainda melhor, serviços de coleta e entrega e gerenciamento das cargas, por meio de melhores sistemas de comunicação, devem ser pensados em médio prazo, pois hoje os embarcadores ainda não avaliam a sua importância, mas a medida que os problemas mais básicos forem sendo superados, o mercado só se manterá com diferenciação dos serviços.

As empresas ainda estão transportando relativamente volumes baixos de suas produções pela cabotagem, mas têm perspectivas de crescimento desta demanda em curto prazo. Frente a estas condições, o crescimento do setor deve acontecer de forma contínua. As possibilidades de expansão são grandes, pois os volumes transportados hoje, apesar de terem crescido em até 25% nos últimos três anos, ainda são pequenos. Assim, o transporte por cabotagem no Brasil pode e ainda deve crescer nos próximos anos. Porém é preciso atenção para que a qualidade do serviço atenda às crescentes exigências do mercado, como serviços complementares, nível de informação, integração com outros modais e tempos cada vez mais ajustados aos produtos transportados.

Para tanto, serão necessários investimentos em infraestrutura logística, ampliação da estrutura e facilidades portuárias, simplificação dos procedimentos de transbordo, harmonização dos procedimentos das autoridades intervenientes e maior articulação com outros modais. Além disto, constata-se ainda a necessidade de investimento para construção de novas embarcações nacionais para a navegação de cabotagem da ordem de quatro bilhões e meio de dólares.



GLOSSÁRIO



TERMO	SIGNIFICADO
ACOSTAGEM	Ato de acostar um navio (aproximar, arrimar, encostar, pôr junto de).
AFRETAMENTO	Tomada de um navio em aluguel.
AGENTE MARÍTIMO	Empresa intermediária que, em nome e por conta do armador ou da empresa de navegação proprietária do navio, atua como depositária das mercadorias enquanto estas se encontram no terminal portuário, assumindo a sua recepção e entrega e cobrando os respectivos fretes.
ANCORADOURO	Local específico do cais, molhe ou ponte-cais, onde um navio pode ancorar ou ser amarrado.
APARELHO DE GUINDAR	Equipamentos que suspendem a carga, por meio de cabos, entre o cais e o navio. São os guindastes, paus de carga, cábreas ou portainers.
ATRACAÇÃO	Operação de fixação do navio ao cais.
ARMADOR	Indivíduo ou empresa proprietária de navios.
BERÇO	Espaço destinado ao navio em um cais no qual ele pode operar em segurança.
BOBINA OU ROLO	Apresentação de formato cilíndrico, geralmente usada para fios de diversas qualidades, cordas vegetais, plásticos, chapas metálicas e eventualmente tubos. Não confundir com o carretel que é provido de flanges - discos laterais e núcleo.
<i>BOOKING</i>	Reserva de praça ou espaço num navio.
CABOTAGEM	Navegação ao longo da costa, geralmente ligando portos de um mesmo país ou de países vizinhos (quando é chamada de grande cabotagem).
CAIS	Plataforma em parte da margem de um rio ou porto de mar em que atracam os navios e se faz o embarque ou desembarque de pessoas ou mercadorias.
CALADO	Profundidade de um navio abaixo da linha de água, medida na vertical até à parte mais baixa do casco, hélices, outros pontos de referência.
CANAL ou canal de acesso	É o que permite o tráfego das embarcações desde a barra (local que demarca a entrada do porto e a partir de onde se torna necessária uma adequada condição de sinalização) até as instalações de acostagem e vice-versa.

TERMO	SIGNIFICADO
CARGA GERAL	Toda mercadoria de uma maneira geral embalada, mas que pode vir sem embalagem - solta - num determinado estágio industrial, e que necessita de arrumação (estivagem) para ser transportada num navio, refrigerado ou não. Como exemplo de mercadoria com embalagem (<i>packed</i>), citamos amarrado/atado (<i>wirebound</i>), bobina/rolo (<i>bobbin</i>), caixote aramado (<i>wirebound box</i>). Como exemplo de mercadoria que não necessita de embalagem citam-se animais vivos, chapas de ferro, madeira ou aço, pedras em bloco, pneus soltos, veículos, tubos de ferro.
CAPATAZIA	Atividade de movimentação de mercadorias nas instalações portuárias, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.
CARGA GERAL FRACCIONADA	Carga que se apresenta avulsa, acondicionada em embalagens (ou não).
CONFERENTE DE BALANÇA	Utilizado nas movimentações de granéis sólidos em que a mercadoria é quantificada por pesagem em balanças. Antes do advento das balanças modernas, que imprimem relatórios automáticos, era necessário que um trabalhador permanecesse anotando o peso de cada lote de carga.
CONFERENTE-CONTROLADOR	Às vezes é confundido com o planista, mas o controlador verifica os locais a bordo em que a carga vai sendo estivada, controlando sua correta localização. Atente-se que uma carga estivada em local inadequado poderá resultar em prejuízo quando da desestivagem, pois outras cargas terão que ser deslocadas ou removidas para outros porões para que a carga em questão possa ser manuseada.

TERMO**SIGNIFICADO**

CONFERENTE-PLANO	Chamado de planista. É aquele que, em teoria, elabora o plano de estivagem da carga, ou seja, onde e como a carga vai ser estivada. Em teoria, porque o responsável por essa atividade é o comandante da embarcação, que responde perante o armador pelos prejuízos que possam advir. Algumas vezes, inclusive, os armadores contratam profissionais especializados na elaboração do plano de carga ou estivagem (os supercargos).
CONFERENTE-RENDIÇÃO	Conferente que permanece de reserva para o caso de uma substituição eventual de algum conferente.
CONSIGNATÁRIO	Interessado na importação da mercadoria.
CONTÊINER	Acessório de embalagem, caracterizando-se por ser um contentor, grande caixa ou recipiente metálico no qual uma mercadoria é colocada (estufada ou ovada), após o que o mesmo é fechado sob lacre (lacrado) e transportado no porão e/ou convés de um navio para ser aberto (desovado) no porto ou local de destino.
CONTÊINER COMUM	Contêineres utilizados para carga geral diversificadas (<i>mixed general cargo</i>), saco com café (<i>coffee bags</i>).
CONTÊINER <i>FLAT RACK</i>	Tipo de contêiner aberto, possuindo apenas paredes frontais, usado para cargas compridas ou de forma irregular, às quais, de outro modo, teriam de ser transportadas soltas em navios convencionais.
CONTÊINER FLEXÍVEL	Também conhecido como <i>big bag</i> , consiste em um saco resistente utilizado para acondicionamento de granéis sólidos.
CONTÊINER FRIGORÍFICO	Contêineres utilizados para produtos perecíveis.
CONTÊINER PARA AUTOMÓVEIS	Contêineres utilizados no transporte de automóveis.
CONTÊINER TANQUE	Utilizados para produtos líquidos.
CONTÊINER TETO ABERTO (<i>OPEN TOP</i>)	Contêineres utilizados para trigo, cimento.

TERMO	SIGNIFICADO
CONVÉS	Designa os “pisos” da embarcação acima do costado. Convés principal é, geralmente, onde se localiza o portaló.
COSTADO	Parte do casco do navio acima da linha d’água. A expressão “ao costado dos navios” refere-se às atividades desenvolvidas na beira do cais junto ao costado do navio.
<i>DEMURRAGE</i>	É uma multa por retenção do navio no porto além do prazo estabelecido para embarque e desembarque, visto que excedido esse prazo o armador estaria perdendo dinheiro a partir do frete combinado.
<i>DESPATCH</i>	É um prêmio pago pelo armador ao embarcador pela eficiência no embarque e desembarque e por liberar o navio antes.
DOCAS	Parte de um porto de mar ladeada de muros ou cais, onde as embarcações tomam ou deixam carga.
DRAGA	Embarcação para a manutenção da profundidade ou desobstrução dos canais, facilitando a aproximação ao porto e aos cais de acostagem.
ECLUSAS	Repartimento em rio ou canal, com portas em cada extremidade, usado para elevar ou descer embarcações de um nível de água a outro, a fim de facilitar-lhe ou mesmo possibilitar-lhe o acesso a determinados lugares.
EMBARCADOR	Interessado na exportação da mercadoria.
ESCOTILHA	São aberturas nos conveses, por onde as cargas são arriadas e içadas. São as “tampas” dos porões. Geralmente, numera-se os porões de proa para popa. Assim porão nº 1 é o mais à proa, sendo seguido pelo porão nº 2, e assim por diante.
ESTIVA	Expressão utilizada no transporte marítimo, que significa o ato, maneira ou processo de se colocar e arrumar a carga a bordo.

TERMO	SIGNIFICADO
ESTUFAGEM	Procedimento de carregar, de encher o container com carga.
<i>FEEDER SERVICE</i>	Serviço de transporte coletor ou alimentador.
FRETAMENTO	Contrato segundo o qual o fretador cede a embarcação a um terceiro (afretador). Poderá ser por viagem (<i>Voyage Charter Party - VCP</i>), por tempo (<i>Time Charter Party - TCP</i>) ou visando a uma partida de mercadoria envolvendo vários navios (<i>Contract Of Afreightment - COA</i>). O fretamento a casco nu envolve não só a cessão dos espaços de carga do navio, mas, também, a própria armação do navio, em que o cessionário será o empregador da tripulação.
GRANEL	Carga quase sempre homogênea, não embalada, carregada diretamente nos porões dos navios. Ela é subdividida em granel sólido e granel líquido.
GRANEL LÍQUIDO	Todo líquido transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por dutos por meio de bombas. Ex.: álcool, gasolina, suco de laranja, melão, etc.
GRANEL SÓLIDO	Todo sólido fragmentado ou grão vegetal transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por transportadores automáticos, tipo pneumático ou de arraste e similares ou aparelhos mecânicos, tais como eletroimã ou caçamba automática. Ex.: carvão, sal, trigo em grão, minério de ferro, etc.
GUIAS-CORRENTES	Estrutura destinada a desviar a corrente de um rio ou de um estuário, de modo que provoque o aprofundamento do canal pelo aumento da força da corrente.
<i>HANDLING</i>	Manuseio ou movimentação.
<i>MO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION)</i>	Organização Marítima Internacional

TERMO	SIGNIFICADO
INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	É qualquer benfeitoria ou equipamento administrado dentro do porto. Poderá designar todo um complexo de instalações ou um único equipamento. Já terminal significa “ponta”, “fim”, isto é, o ponto de entrada ou de escoamento de um complexo industrial.
MARINA	Cais ou doca à beira mar provido de instalações para guarda e manutenção de embarcações de lazer e esporte náutico.
MOLHE	Projeção das partes laterais das docas ou portos e rios, ao longo do qual os navios podem acostar para carga ou descarga.
NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO	A realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.
NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO	A realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.
NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM	A realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta, e as vias navegáveis interiores.
NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO	A realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.
NAVEGAÇÃO INTERIOR	A realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional.
NAVIOS <i>PURE-CAR-CARRIER (P.C.C.)</i>	Navios especializados no transporte de veículos.
REBOCADOR	Embarcação de assistência e reboque a navios maiores em operações de acostagem/descostagem. Pode ainda efectuar operações de reboque em diferentes circunstâncias (ex. Navios sem propulsão própria,...).

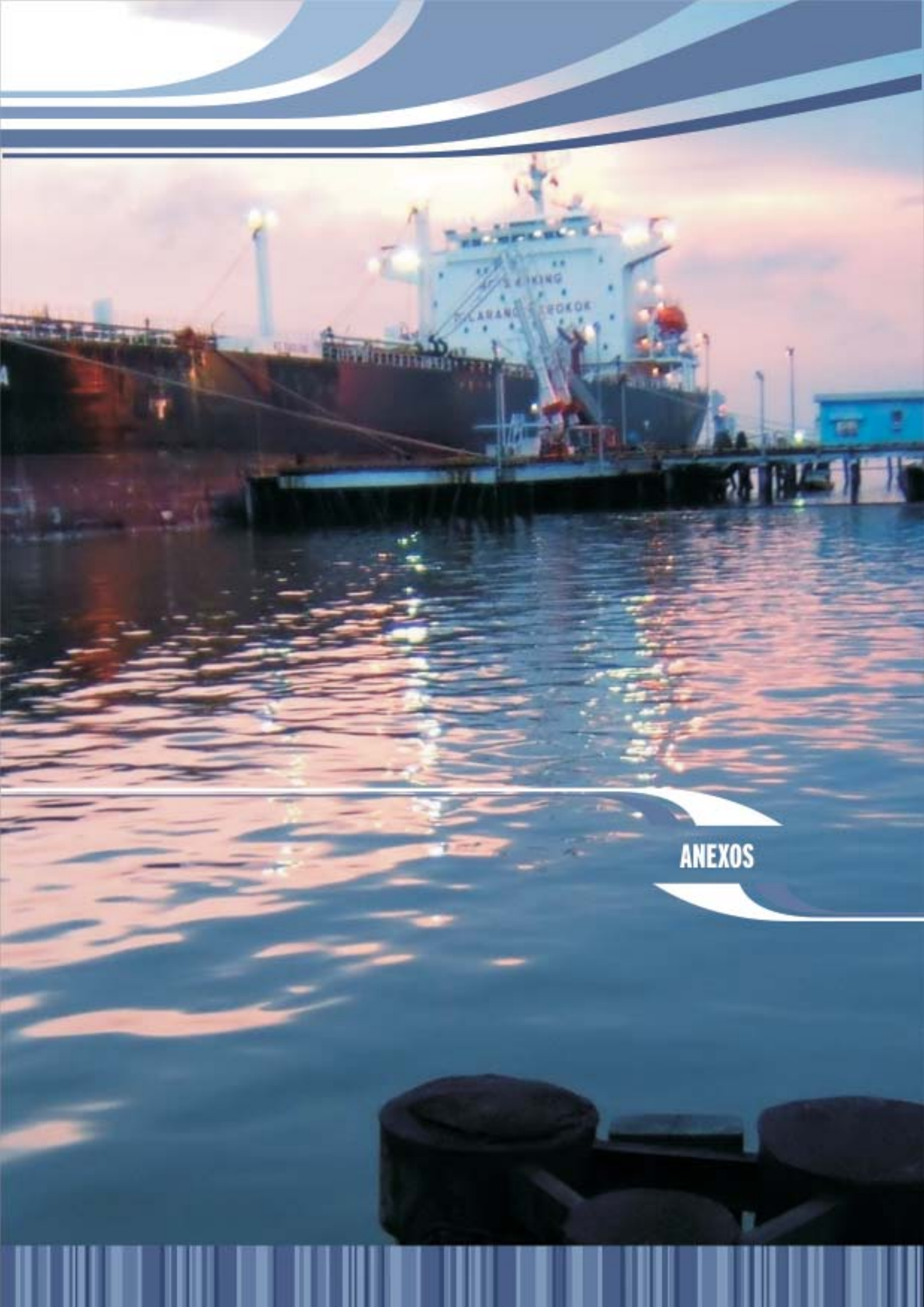
TERMO**SIGNIFICADO**

NAVIOS DE CARGA GERAL	Navios que transportam vários tipos de carga - sacarias, caixas, veículos encaixotados ou sobre rodas, bobinas de papel de imprensa, vergalhões, barris, barricas, etc. Têm aberturas retangulares no convés principal e aberturas chamadas escotilhas, por onde a carga é embarcada para ser arrumada nas cobertas e porões. A carga é içada ou arriada pelo equipamento do navio ou pelos guindastes do porto.
NAVIOS DE PASSAGEIROS	Navios com a finalidade única de transportar pessoas e suas bagagens, em geral para viagens de cruzeiros turísticos. Possuem uma estrutura voltada ao lazer, como restaurantes de luxo, cassinos, bares, cinema, áreas para festas, lojas, piscina, salão de jogos e ginástica, etc.
NAVIOS PORTA-CONTÊINER	Navios semelhantes aos de carga geral, mas normalmente não possuem além de um ou dois mastros simples sem paus de carga. As escotilhas de carga abrangem praticamente toda a área do convés e são providas de guias para encaixar os contêineres nos porões. Alguns desses navios têm guindastes especiais. Os navios graneleiros são destinados ao transporte de grandes quantidades de carga solta, ou seja, a granel: milho, trigo, soja, minério de ferro, etc. Se caracterizam por um longo convés principal onde o único destaque são os porões. Eles não têm guindastes. A carga é embarcada pelas esteiras rolantes do porto.
NAVIOS <i>ROLL-ON ROLL-OFF (RO-RO)</i>	Navios em que a carga entra e sai dos porões e cobertas sobre rodas (automóveis, ônibus, caminhões) ou sobre veículos (geralmente carretas, traillers, estrados volantes, etc.). Existem vários tipos de <i>Ro-Ro</i> , como porta-carros, porta-carretas, etc. (<i>P.C.C.</i>), todos se caracterizando pela grande altura da lateral (costado) e pela rampa na parte de ré ou no costado.

TERMO	SIGNIFICADO
NAVIOS TANQUE	Navios destinados ao transporte de petróleo bruto e produtos refinados (álcool, gasolina, diesel, que-rosene, etc.), as cabines ficam na parte de trás (popa) e quase sempre têm uma ponte no meio do navio, que vai até a frente (proa). É uma precaução de segurança do pessoal, pois os navios tanques carregados ficam com uma pequena borda fora da água, fazendo com que o convés seja “lavado” com frequência pelas ondas.
OPERAÇÃO PORTUÁRIA	Movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operador portuário.
PÍER	Espécie de infra-estrutura portuária que se projeta dentro do mar e oferece atracação para os navios, em suas laterais.
PORTAINER	Equipamento automático para movimentação de contêineres.
PRANCHA (CADÊNCIA OPERACIONAL)	É a produção mínima exigida para cada tipo demovimentação
PRÁTICO	Profissional responsável pela condução em segurança da embarcação por meio do canal de acesso até o cais.
QUEBRA-MARES	Construção que recebe e rechaça o ímpeto das ondas ou das correntes, defendendo as embarcações que se recolhem num porto, baía ou outro ponto da costa. O quebra-mar se diferencia do molhe por não possuir ligação com a terra, enquanto que este sempre parte de um ponto em terra.
REMOÇÃO	Designa a transferência de carga entre porões ou conveses.
RETROÁREA	Espaço operacional de um porto a ré do cais de atracação, sendo usualmente alfandegada e contendo pátios e armazéns.

TERMO**SIGNIFICADO**

RETROPORTO	Área geralmente instalada em terrenos próximos a um porto de mar aberto ou fluvial. Neste setor, são colocados os contêineres usados para carga e descarga de produtos que serão comercializados naquele país ou região. A administração do setor é feita por particulares e há grande movimentação de máquinas e estivadores.
TERMINAL RETROPORTUÁRIO	Terminal situado em zona contígua à do porto organizado ou instalação portuária.
TEU (<i>TWENTY-FOOT EQUIVALENT UNIT</i>)	Contêiner de vinte pés; unidade equivalente de vinte pés (medida de padronização da contagem de contêineres: por exemplo um contêiner de 40 pés equivale a 2 TEUs)
TOMADOR DE MÃO-DE-OBRA	Aquele que utiliza força de trabalho portuária realizada com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso.
TRANSBORDO	Movimentação de mercadorias entre duas embarcações.
UNITIZAÇÃO	É o ato de juntar as mercadorias em lotes-padrões, facilitando seu manuseio e transporte multimodal e agilizando a movimentação. São exemplos de unitização: a paletização - acondicionamento da carga em <i>pallets</i> (estrados de madeira) e a conteinização (acondicionamento em contêineres).



ANEXOS



ANEXO I - Análise dos Portos por Estado e Região

UF	Preferência	Excesso de burocracia								
		Janelas	Outros	Eficiência	Velocidade de operação	Custo operações	Descarga nível serviço	Serviço Completo	Total	Percentual
CE	1 - Terminais portuários privados/privativos	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	2 - Terminais portuários no porto público	0	0	0	0	1	0	0	1	100,0%
	3 - Não tenho preferência	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		0	0	0	0	1	0	0	1	100,0%
PB	1 - Terminais portuários privados/privativos	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	2 - Terminais portuários no porto público	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	3 - Não tenho preferência	0	0	0	0	1	0	0	1	100,0%
		0	0	0	0	1	0	0	1	100,0%
PE	1 - Terminais portuários privados/privativos	1	0	1	2	0	0	1	5	83,3%
	2 - Terminais portuários no porto público	0	0	0	1	0	0	0	1	16,7%
	3 - Não tenho preferência	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		1	0	1	3	0	0	1	6	100,0%
BA	1 - Terminais portuários privados/privativos	0	0	3	0	1	1	1	6	100,0%
	2 - Terminais portuários no porto público	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	3 - Não tenho preferência	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		0	0	3	0	1	1	1	6	100,0%
ES	1 - Terminais portuários privados/privativos	1	0	2	1	0	1	0	5	71,4%
	2 - Terminais portuários no porto público	1	0	0	0	0	1	0	2	28,6%
	3 - Não tenho preferência	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		2	0	2	1	0	2	0	7	100,0%

		Excesso de burocracia								
UF	Preferência	Janelas	Outros	Eficiência	Velocidade de operação	Custo operações	Descarga nível serviço	Serviço Completo	Total	Percentual
RJ	1 - Terminais portuários privados/privativos	4	1	5	4	4	6	2	26	100,0%
	2 - Terminais portuários no porto público	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	3 - Não tenho preferência	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		4	1	5	4	4	6	2	26	100,0%
SP	1 - Terminais portuários privados/privativos	6	0	16	7	7	2	0	38	90,5%
	2 - Terminais portuários no porto público	0	1	0	0	1	0	2	4	9,5%
	3 - Não tenho preferência	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		6	1	16	7	8	2	2	42	100,0%
PR	1 - Terminais portuários privados/privativos	0	2	4	2	2	3	1	14	73,7%
	2 - Terminais portuários no porto público	1	2	1	0	1	0	0	5	26,3%
	3 - Não tenho preferência	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		1	4	5	2	3	3	1	19	100,0%
SC	1 - Terminais portuários privados/privativos	2	0	4	3	2	2	0	13	72,2%
	2 - Terminais portuários no porto público	1	0	1	1	1	0	1	5	27,8%
	3 - Não tenho preferência	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		3	0	5	4	3	2	1	18	100,0%
RS	1 - Terminais portuários privados/privativos	1	0	4	1	1	2	1	10	62,5%
	2 - Terminais portuários no porto público	1	1	1	0	2	0	0	5	31,3%
	3 - Não tenho preferência	1	0	0	0	0	0	0	1	6,3%
		3	1	5	1	3	2	1	16	100,0%

		Excesso de burocracia								
Região	Preferência	Janelas	Outros	Eficiência	Velocidade de operação	Custo operações	Descarga nível serviço	Serviço Completo	Total	Percentual
NE	1- Terminais portuários privados/privativos	1	0	4	2	1	1	2	11	78,6%
	2- Terminais portuários no porto público	0	0	0	1	1	0	0	2	14,3%
	3- Não tenho preferência	0	0	0	0	1	0	0	1	7,1%
		1	0	4	3	3	1	2	14	100,0%
SE	1- Terminais portuários privados/privativos	11	1	23	12	11	9	2	69	92,0%
	2- Terminais portuários no porto público	1	1	0	0	1	1	2	6	8,0%
	3- Não tenho preferência	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		12	2	23	12	12	10	4	75	100,0%
S	1- Terminais portuários privados/privativos	3	2	12	6	5	7	2	37	69,8%
	2- Terminais portuários no porto público	3	3	3	1	4	0	1	15	28,3%
	3- Não tenho preferência	1	0	0	0	0	0	0	1	1,9%
		7	5	15	7	9	7	3	53	100,0%

		Excesso de burocracia								
	Preferência	Janelas	Outros	Eficiência	Velocidade de operação	Custo operações	Descarga nível serviço	Serviço Completo	Total	Percentual
TOTAL	1- Terminais portuários privados/privativos	15	3	39	20	17	17	6	117	82,4%
	2- Terminais portuários no porto público	4	4	3	2	6	1	3	23	16,2%
	3- Não tenho preferência	1	0	0	0	1	0	0	2	1,4%
		20	7	42	22	24	18	9	142	100,0%
		14,1%	4,9%	29,6%	15,5%	16,9%	12,7%	6,3%	100,0%	

UF	Produtos	Tipo linha e tipo carga com carência de linhas regulares				
		Longo Curso	Cabotagem	NS/NR	Total	Percentual
MA	Carga geral solta	4	2	0	6	54,5%
	Contêineres	1	2	0	3	27,3%
	Granéis sólidos	1	0	0	1	9,1%
	Granéis líquidos	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	1	0	0	1	9,1%
			7	4	0	11
CE	Carga geral solta	0	0	0	0	0,0%
	Contêineres	1	0	0	1	50,0%
	Granéis sólidos	0	1	0	1	50,0%
	Granéis líquidos	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	0	0	0	0	0,0%
			1	1	0	2
PB	Carga geral solta	0	0	0	0	0,0%
	Contêineres	2	0	0	2	100,0%
	Granéis sólidos	0	0	0	0	0,0%
	Granéis líquidos	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	0	0	0	0	0,0%
			2	0	0	2
PE	Carga geral solta	1	0	0	1	33,3%
	Contêineres	1	1	0	2	66,7%
	Granéis sólidos	0	0	0	0	0,0%
	Granéis líquidos	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	0	0	0	0	0,0%
			2	1	0	3
BA	Carga geral solta	1	1	0	2	25,0%
	Contêineres	4	1	0	5	62,5%
	Granéis sólidos	1	0	0	1	12,5%
	Granéis líquidos	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	0	0	0	0	0,0%
			6	2	0	8

		Tipo linha e tipo carga com carência de linhas regulares				
UF	Produtos	Longo Curso	Cabotagem	NS/NR	Total	Percentual
ES	Carga geral solta	3	1	0	4	50,0%
	Contêineres	1	2	0	3	37,5%
	Granéis sólidos	1	0	0	1	12,5%
	Granéis líquidos	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	0	0	0	0	0,0%
			5	3	0	8
RJ	Carga geral solta	1	0	0	1	16,7%
	Contêineres	1	1	0	2	33,3%
	Granéis sólidos	1	1	0	2	33,3%
	Granéis líquidos	0	1	0	1	16,7%
	NS/NR	0	0	0	0	0,0%
			3	3	0	6
SP	Carga geral solta	1	1	0	2	20,0%
	Contêineres	3	3	0	6	60,0%
	Granéis sólidos	1	1	0	2	20,0%
	Granéis líquidos	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	0	0	0	0	0,0%
			5	5	0	10
PR	Carga geral solta	2	1	0	3	33,3%
	Contêineres	1	3	0	4	44,5%
	Granéis sólidos	1	0	0	1	11,1%
	Granéis líquidos	0	0	1	1	11,1%
	NS/NR	0	0	0	0	0,0%
			4	4	1	9
SC	Carga geral solta	2	1	0	3	100,0%
	Contêineres	0	0	0	0	0,0%
	Granéis sólidos	0	0	0	0	0,0%
	Granéis líquidos	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	0	0	0	0	0,0%
			2	1	0	3
RS	Carga geral solta	1	2	0	3	37,5%
	Contêineres	1	2	0	3	37,5%
	Granéis sólidos	0	1	0	1	12,5%
	Granéis líquidos	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	0	0	1	1	12,5%
			2	5	1	8

		Tipo linha e tipo carga com carência de linhas regulares				
Região	Produtos	Longo Curso	Cabotagem	NS/NR	Total	Percentual
NE	Carga geral solta	6	3	0	9	34,6%
	Contêineres	9	4	0	13	50,0%
	Granéis sólidos	2	1	0	3	11,5%
	Granéis líquidos	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	1	0	0	1	3,9%
			18	8	0	26
SE	Carga geral solta	5	2	0	7	29,2%
	Contêineres	5	6	0	11	45,8%
	Granéis sólidos	3	2	0	5	20,8%
	Granéis líquidos	0	1	0	1	4,2%
	NS/NR	0	0	0	0	0,0%
			13	11	0	24
S	Carga geral solta	5	4	0	9	45,0%
	Contêineres	2	5	0	7	35,0%
	Granéis sólidos	1	1	0	2	10,0%
	Granéis líquidos	0	0	1	1	5,0%
	NS/NR	0	0	1	1	5,0%
			8	10	2	20

		Tipo linha e tipo carga com carência de linhas regulares				
	Produtos	Longo Curso	Cabotagem	NS/NR	Total	Percentual
TOTAL	Carga geral solta	16	9	0	25	35,7%
	Contêineres	16	15	0	31	44,3%
	Granéis sólidos	6	4	0	10	14,2%
	Granéis líquidos	0	1	1	2	2,9%
	NS/NR	1	0	1	2	2,9%
			39	29	2	70
		55,7%	41,4%	2,9%	100,0%	

Tempo médio espera de berço de atracação por tipo de carga

UF	Preferência	Carga geral	Contêiner	Granel sólido	Granel líquido	PCC/Ro-ro	Passageiros	Total	Percentual
MA	Sem espera	3	1	3	2	0	0	9	39,1%
	Menos de 6 horas	0	0	3	0	0	0	3	13,0%
	De 6 a 12 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 12 a 18 horas	0	0	1	1	0	0	2	8,7%
	De 18 a 24 horas	1	0	1	1	0	0	3	13,0%
	De 24 a 48 horas	0	0	3	0	0	0	3	13,0%
	Mais de 48 horas	0	0	1	0	0	0	1	4,3%
	NS/NR	0	0	2	0	0	0	2	8,7%
		4	1	14	4	0	0	23	100,0%
CE	Sem espera	3	2	3	1	0	0	9	100,0%
	Menos de 6 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 6 a 12 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 12 a 18 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 18 a 24 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 24 a 48 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Mais de 48 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		3	2	3	1	0	0	9	100,0%
PB	Sem espera	2	1	2	3	0	0	8	57,1%
	Menos de 6 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 6 a 12 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 12 a 18 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 18 a 24 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 24 a 48 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Mais de 48 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	2	0	2	2	0	0	6	42,9%
		4	1	4	5	0	0	14	100,0%
PE	Sem espera	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Menos de 6 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 6 a 12 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 12 a 18 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 18 a 24 horas	0	1	0	1	0	0	2	15,4%
	De 24 a 48 horas	0	0	1	0	0	0	1	7,7%
	Mais de 48 horas	0	0	1	0	0	0	1	7,7%
	NS/NR	2	4	3	0	0	0	9	69,2%
		2	5	5	1	0	0	13	100,0%

		Tempo médio espera de berço de atracação por tipo de carga							
UF	Preferência	Carga geral	Contêiner	Granel sólido	Granel líquido	PCC/Ro-ro	Passageiros	Total	Percentual
AL	Sem espera	1	1	2	2	0	0	6	85,7%
	Menos de 6 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 6 a 12 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 12 a 18 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 18 a 24 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 24 a 48 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Mais de 48 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	0	0	1	0	0	0	1	14,3%
		1	1	3	2	0	0	7	100,0%
BA	Sem espera	6	3	3	2	2	2	18	50,0%
	Menos de 6 horas	1	3	0	0	0	0	4	11,1%
	De 6 a 12 horas	0	3	0	1	0	0	4	11,1%
	De 12 a 18 horas	0	3	0	0	0	0	3	8,3%
	De 18 a 24 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 24 a 48 horas	0	0	1	1	0	0	2	5,6%
	Mais de 48 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	0	0	1	2	1	1	5	13,9%
		7	12	5	6	3	3	36	100,0%
ES	Sem espera	2	1	6	0	0	0	9	40,9%
	Menos de 6 horas	1	0	1	0	0	0	2	9,1%
	De 6 a 12 horas	1	1	0	0	0	0	2	9,1%
	De 12 a 18 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 18 a 24 horas	1	0	0	0	0	0	1	4,5%
	De 24 a 48 horas	0	0	1	0	0	0	1	4,5%
	Mais de 48 horas	1	0	1	0	0	0	2	9,1%
	NS/NR	2	1	2	0	0	0	5	22,7%
		8	3	11	0	0	0	22	100,0%
RJ	Sem espera	2	5	2	2	1	0	12	52,2%
	Menos de 6 horas	0	2	0	0	0	0	2	8,7%
	De 6 a 12 horas	1	0	0	0	0	0	1	4,3%
	De 12 a 18 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 18 a 24 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 24 a 48 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Mais de 48 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	NS/NR	0	2	1	2	2	1	8	34,8%
		3	9	3	4	3	1	23	100,0%

Tempo médio espera de berço de atracação por tipo de carga

UF	Preferência	Carga geral	Contêiner	Granel sólido	Granel líquido	PCC/Ro-ro	Passageiros	Total	Percentual
SP	Sem espera	2	5	4	5	2	0	18	33,3%
	Menos de 6 horas	1	5	2	2	0	0	10	18,5%
	De 6 a 12 horas	1	6	2	0	1	0	10	18,5%
	De 12 a 18 horas	0	1	0	0	0	0	1	1,9%
	De 18 a 24 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 24 a 48 horas	2	0	5	2	0	0	9	16,7%
	Mais de 48 horas	0	0	1	0	0	0	1	1,9%
	NS/NR	0	2	2	1	0	0	5	9,3%
		6	19	16	10	3	0	54	100,0%
PR	Sem espera	5	3	5	5	1	0	19	45,2%
	Menos de 6 horas	1	2	1	0	1	1	6	14,3%
	De 6 a 12 horas	0	2	0	0	0	0	2	4,8%
	De 12 a 18 horas	0	1	0	0	0	0	1	2,4%
	De 18 a 24 horas	0	1	0	1	0	0	2	4,8%
	De 24 a 48 horas	0	1	4	0	0	0	5	11,9%
	Mais de 48 horas	2	0	2	1	0	0	5	11,9%
	NS/NR	1	0	1	0	0	0	2	4,8%
		9	10	13	7	2	1	42	100,0%
SC	Sem espera	4	1	1	0	0	0	6	19,4%
	Menos de 6 horas	0	3	1	0	0	0	4	12,9%
	De 6 a 12 horas	0	6	1	1	0	0	8	25,8%
	De 12 a 18 horas	1	0	0	0	0	0	1	3,2%
	De 18 a 24 horas	0	0	1	0	0	0	1	3,2%
	De 24 a 48 horas	1	1	2	1	0	0	5	16,1%
	Mais de 48 horas	0	1	2	1	0	0	4	12,9%
	NS/NR	1	1	0	0	0	0	2	6,5%
		7	13	8	3	0	0	31	100,0%
RS	Sem espera	3	4	1	5	1	1	15	46,9%
	Menos de 6 horas	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	De 6 a 12 horas	1	3	1	1	0	0	6	18,8%
	De 12 a 18 horas	0	1	0	1	0	0	2	6,3%
	De 18 a 24 horas	0	1	1	0	0	0	2	6,3%
	De 24 a 48 horas	0	0	2	0	0	0	2	6,3%
	Mais de 48 horas	0	0	0	1	0	0	1	3,1%
	NS/NR	0	2	2	0	0	0	4	12,5%
		4	11	7	8	1	1	32	100,0%

		Tempo médio espera de berço de atracação por tipo de carga							
Região	Preferência	Carga geral	Contêiner	Granel sólido	Granel líquido	PCC/Ro-ro	Passageiros	Total	Percentual
NE	Sem espera	15	8	13	10	2	2	50	49,0%
	Menos de 6 horas	1	3	3	0	0	0	7	6,9%
	De 6 a 12 horas	0	3	0	1	0	0	4	3,9%
	De 12 a 18 horas	0	3	1	1	0	0	5	4,9%
	De 18 a 24 horas	1	1	1	2	0	0	5	4,9%
	De 24 a 48 horas	0	0	5	1	0	0	6	5,9%
	Mais de 48 horas	0	0	2	0	0	0	2	2,0%
	NS/NR	4	4	9	4	1	1	23	22,5%
		21	22	34	19	3	3	102	100,0%
SE	Sem espera	6	11	12	7	3	0	39	39,4%
	Menos de 6 horas	2	7	3	2	0	0	14	14,1%
	De 6 a 12 horas	3	7	2	0	1	0	13	13,1%
	De 12 a 18 horas	0	1	0	0	0	0	1	1,0%
	De 18 a 24 horas	1	0	0	0	0	0	1	1,0%
	De 24 a 48 horas	2	0	6	2	0	0	10	10,1%
	Mais de 48 horas	1	0	2	0	0	0	3	3,0%
	NS/NR	2	5	5	3	2	1	18	18,2%
		17	31	30	14	6	1	99	100,0%
S	Sem espera	12	8	7	10	2	1	40	38,1%
	Menos de 6 horas	1	5	2	0	1	1	10	9,5%
	De 6 a 12 horas	1	11	2	2	0	0	16	15,2%
	De 12 a 18 horas	1	2	0	1	0	0	4	3,8%
	De 18 a 24 horas	0	2	2	1	0	0	5	4,8%
	De 24 a 48 horas	1	2	8	1	0	0	12	11,4%
	Mais de 48 horas	2	1	4	3	0	0	10	9,5%
	NS/NR	2	3	3	0	0	0	8	7,6%
		20	34	28	18	3	2	105	100,0%

		Tempo médio espera de berço de atracação por tipo de carga							
Preferência		Carga geral	Contêiner	Granel sólido	Granel líquido	PCC/Ro-ro	Passageiros	Total	Percentual
TOTAL	Sem espera	33	27	32	27	7	3	129	42,2%
	Menos de 6 horas	4	15	8	2	1	1	31	10,1%
	De 6 a 12 horas	4	21	4	3	1	0	33	10,8%
	De 12 a 18 horas	1	6	1	2	0	0	10	3,3%
	De 18 a 24 horas	2	3	3	3	0	0	11	3,6%
	De 24 a 48 horas	3	2	19	4	0	0	28	9,2%
	Mais de 48 horas	3	1	8	3	0	0	15	4,9%
	NS/NR	8	12	17	7	3	2	49	16,0%
	58	87	92	51	12	6	306	100,0%	
	19,0%	28,4%	30,1%	16,7%	3,9%	2,0%	100,0%		

Regularidade das obras de dragagem por tipo de carga

UF	Preferência	Carga geral	Contêiner	Granel sólido	Granel líquido	PCC/Ro-ro	Passageiros	Total	Percentual
AL	Sim	0	1	1	1	0	0	3	42,9%
	Não	1	0	2	1	0	0	4	57,1%
	NS/NR	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		1	1	3	2	0	0	7	100,0%
BA	Sim	2	3	1	2	1	1	10	27,0%
	Não	4	5	4	3	2	2	20	54,1%
	NS/NR	1	4	0	1	0	1	7	18,9%
		7	12	5	6	3	4	37	100,0%
CE	Sim	2	1	2	1	0	0	6	66,7%
	Não	1	1	1	0	0	0	3	33,3%
	NS/NR	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		3	2	3	1	0	0	9	100,0%
ES	Sim	5	2	6	0	0	1	14	60,9%
	Não	3	1	5	0	0	0	9	39,1%
	NS/NR	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		8	3	11	0	0	1	23	100,0%
MA	Sim	4	1	12	2	0	0	19	82,6%
	Não	0	0	1	2	0	0	3	13,0%
	NS/NR	0	0	1	0	0	0	1	4,3%
		4	1	14	4	0	0	23	100,0%
PB	Sim	2	1	2	3	0	0	8	57,1%
	Não	1	0	1	1	0	0	3	21,4%
	NS/NR	1	0	1	1	0	0	3	21,4%
		4	1	4	5	0	0	14	100,0%
PE	Sim	0	2	0	0	0	0	2	13,3%
	Não	2	3	5	1	0	2	13	86,7%
	NS/NR	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		2	5	5	1	0	2	15	100,0%
PR	Sim	2	1	4	2	0	0	9	21,4%
	Não	7	8	9	5	2	1	32	76,2%
	NS/NR	0	1	0	0	0	0	1	2,4%
		9	10	13	7	2	1	42	100,0%

Regularidade das obras de dragagem por tipo de carga									
UF	Preferência	Carga geral	Contêiner	Granel sólido	Granel líquido	PCC/Ro-ro	Passageiros	Total	Percentual
RJ	Sim	2	4	2	1	1	0	10	40,0%
	Não	1	2	0	1	0	1	5	20,0%
	NS/NR	0	3	1	2	2	2	10	40,0%
		3	9	3	4	3	3	25	100,0%
RS	Sim	0	3	1	2	0	0	6	18,8%
	Não	3	6	6	6	1	1	23	71,9%
	NS/NR	1	2	0	0	0	0	3	9,4%
		4	11	7	8	1	1	32	100,0%
SC	Sim	6	12	3	2	0	1	24	75,0%
	Não	1	1	4	1	0	0	7	21,9%
	NS/NR	0	0	1	0	0	0	1	3,1%
		7	13	8	3	0	1	32	100,0%
SP	Sim	1	5	7	2	0	0	15	27,3%
	Não	4	12	7	7	3	0	33	60,0%
	NS/NR	1	2	2	1	0	1	7	12,7%
		6	19	16	10	3	1	55	100,0%

Regularidade das obras de dragagem por tipo de carga									
Região	Preferência	Carga geral	Contêiner	Granel sólido	Granel líquido	PCC/Ro-ro	Passageiros	Total	Percentual
NE	Sim	10	9	18	9	1	1	48	45,7%
	Não	9	9	14	8	2	4	46	43,8%
	NS/NR	2	4	2	2	0	1	11	10,5%
		21	22	34	19	3	6	105	100,0%
SE	Sim	8	11	15	3	1	1	39	37,9%
	Não	8	15	12	8	3	1	47	45,6%
	NS/NR	1	5	3	3	2	3	17	16,5%
		17	31	30	14	6	5	103	100,0%
S	Sim	8	16	8	6	0	1	39	36,8%
	Não	11	15	19	12	3	2	62	58,5%
	NS/NR	1	3	1	0	0	0	5	4,7%
		20	34	28	18	3	3	106	100,0%

		Regularidade das obras de dragagem por tipo de carga							
Preferência		Carga geral	Contêiner	Granel sólido	Granel líquido	PCC/Re-ro	Passageiros	Total	Percentual
TOTAL	Sim	26	36	41	18	2	3	126	40,1%
	Não	28	39	45	28	8	7	155	49,4%
	NS/NR	4	12	6	5	2	4	33	10,5%
		58	87	92	51	12	14	314	100,0%
		18,5%	27,7%	29,3%	16,2%	3,8%	4,5%	100,0%	

		Área de Retroporto					
		Entrevistas			Percentual		
UF	Adequada	Inadequada	NS/NR	Total Respostas	Adequada	Inadequada	NS/NR
MA	8	6	1	15	53,3%	40,0%	6,7%
CE	5	1	0	6	83,3%	16,7%	0,0%
PB	4	1	0	5	80,0%	20,0%	0,0%
PE	8	1	2	11	72,7%	9,1%	18,2%
AL	2	1	0	3	66,7%	33,3%	0,0%
BA	7	8	0	15	46,7%	53,3%	0,0%
ES	7	6	1	14	50,0%	42,9%	7,1%
RJ	9	5	1	15	60,0%	33,3%	6,7%
SP	15	17	2	34	44,1%	50,0%	5,9%
PR	14	5	3	22	63,6%	22,7%	13,6%
SC	11	11	0	22	50,0%	50,0%	0,0%
RS	17	1	0	18	94,4%	5,6%	0,0%
TOTAL	107	63	10	180	59,4%	35,0%	5,6%

UF	Tipo de Carga	Tipo de Equipamento			
		Empilhadeira	Caminhões	Movimentação de Carga	Outros
AL	Carga Geral Solta	1	0	0	0
	Contêiner	1	0	3	0
	Granel Sólido	0	20	4	3
	Granel Líquido	0	0	0	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total	2	20	7	3
Média		1,0	20,0	3,5	3,0
BA	Carga Geral Solta	36	40	15	0
	Contêiner	45	20	13	1
	Granel Sólido	0	0	6	0
	Granel Líquido	0	0	0	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total	81	60	34	1
Média		40,5	30,0	11,3	1,0
CE	Carga Geral Solta	0	0	0	0
	Contêiner	0	0	0	0
	Granel Sólido	0	0	0	0
	Granel Líquido	0	0	0	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0
Média		0,0	0,0	0,0	0,0
MA	Carga Geral Solta	0	0	8	0
	Contêiner	0	0	5	0
	Granel Sólido	15	62	23	0
	Granel Líquido	0	10	19	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total	15	72	55	0
Média		15,0	36,0	13,8	0,0

UF	Tipo de Carga	Tipo de Equipamento			
		Empilhadeira	Caminhões	Movimentação de Carga	Outros
PB	Carga Geral Solta	100	0	0	3
	Contêiner	0	0	3	0
	Granel Sólido	0	0	2	2
	Granel Líquido	0	0	3	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total	100	0	8	5
Média	100,0	0,0	2,7	2,5	
PE	Carga Geral Solta	15	0	32	0
	Contêiner	18	2	8	0
	Granel Sólido	13	0	12	0
	Granel Líquido	0	0	0	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	1	0	0	0
	Total	47	2	52	0
Média	11,8	2,0	17,3	0,0	
PR	Carga Geral Solta	28	0	17	0
	Contêiner	22	15	17	0
	Granel Sólido	10	20	15	6
	Granel Líquido	0	40	0	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total	60	75	49	6
Média	20,0	25,0	16,3	6,0	
RS	Carga Geral Solta	3	2	0	17
	Contêiner	73	52	19	5
	Granel Sólido	0	0	0	3
	Granel Líquido	0	0	0	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total	76	54	19	25
Média	38,0	27,0	19,0	8,3	

UF	Tipo de Carga	Tipo de Equipamento			
		Empilhadeira	Caminhões	Movimentação de Carga	Outros
SC	Carga Geral Solta	31	77	7	0
	Contêiner	101	160	94	2
	Granel Sólido	0	60	3	4
	Granel Líquido	0	0	0	3
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total		132	297	104
Média		66,0	99,0	34,7	3,0
SP	Carga Geral Solta	12	0	0	0
	Contêiner	72	131	99	22
	Granel Sólido	4	20	68	2
	Granel Líquido	0	0	0	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total		88	151	167
Média		29,3	75,5	83,5	12,0
ES	Carga Geral Solta	60	150	25	0
	Contêiner	32	50	16	0
	Granel Sólido	30	50	85	0
	Granel Líquido	0	0	0	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total		122	250	126
Média		40,7	83,3	42,0	0,0
RJ	Carga Geral Solta	0	0	0	0
	Contêiner	35	31	25	0
	Granel Sólido	0	0	0	0
	Granel Líquido	0	0	1	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total		35	31	26
Média		35,0	31,0	13,0	0,0

Região	Tipo de Carga	Tipo de Equipamento			
		Empilhadeira	Caminhões	Movimentação de Carga	Outros
NE	Carça Geral Solta	152	40	55	3
	Contêiner	64	22	32	1
	Granel Sólido	28	82	47	5
	Granel Líquido	0	10	22	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	1	0	0	0
	Total		245	154	156
	Média	10,2	6,4	6,5	0,5
SE	Carça Geral Solta	72	150	25	0
	Contêiner	139	212	140	22
	Granel Sólido	34	70	153	2
	Granel Líquido	0	0	1	0
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total		245	432	319
	Média	27,2	48,0	26,6	4,0
S	Carça Geral Solta	62	79	24	17
	Contêiner	196	227	130	7
	Granel Sólido	10	80	18	13
	Granel Líquido	0	40	0	3
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	0	0	0	0
	Total		268	426	172
	Média	29,8	35,5	19,1	3,3

TOTAL	Tipo de Carga	Tipo de Equipamento			
		Empilhadeira	Caminhões	Movimentação de Carga	Outros
	Carça Geral Solta	286	269	104	20
	Contêiner	399	461	302	30
	Granel Sólido	72	232	218	20
	Granel Líquido	0	50	23	3
	PCC/Ro-ro	0	0	0	0
	Passageiros	1	0	0	0
	Total	758	1012	647	73
	Média	15,8	21,1	13,5	1,5

ANEXO II - Formulário Pesquisa Agentes Marítimos

PESQUISA AQUAVIÁRIOS CNT 2006

AGENTES MARÍTIMOS

Data: ____/____/____

- 0800-782891 -

Gostaríamos de obter algumas informações sobre o transporte de cabotagem de cargas que sua empresa utiliza. A sua empresa foi sorteada para nos auxiliar com algumas perguntas rápidas a respeito deste transporte para a reedição das Pesquisas CNT sobre a opinião dos Agentes Marítimos em todo o país.

Garantimos que sua resposta é confidencial e, portanto, não será divulgada de forma individualizada. O resultado da pesquisa será lançado em um relatório no final de maio e gostaríamos de saber se o(a) Sr(a) tem interesse em recebê-lo? () Sim () Não

PARTE I - Qualificação dos Agentes

1. Nome do Agente/Armador: _____
 - Porto pelo qual está respondendo: _____
(Nome do Porto) (UF)
 - Nome do Entrevistado: _____
 - Cargo do Entrevistado: _____
 - Endereço: _____
 - Cidade: _____ UF: _____ CEP: _____
 - Tel.: _____ E. Mail: _____
2. Início das Atividades da Empresa: _____
3. Sua empresa opera em outros portos ?
 - ()1. Sim. Quais? _____
 - ()2. Não (Se Não vá para questão 6)
 - ()9. Desconheço (Se Não vá para questão 6)
4. Os procedimentos administrativos adotados nos diferentes portos apresentam diferenciação entre si?
 - ()1. Sim (Se Sim, vá para a questão 6)
 - ()2. Não
 - ()9. Desconheço
5. Esta diferenciação de procedimentos administrativos adotados nos diferentes portos pode ser avaliada como:
 - ()1. Não interfere no desempenho operacional do porto
 - ()2. Excesso de burocracia
 - ()3. Gera aumento de custos
 - ()4. Outro. Qual? _____
 - ()9. Desconheço
6. Quais os principais tipos de navios agenciados? (Múltipla escolha)
 - ()1. Carga Geral solta (breakbulk)
 - ()2. Contêineres
 - ()3. Granéis Sólidos
 - ()4. Granéis Líquidos
 - ()5. P.C.C. (Pure-Car-Carrier) / Ro-Ro (Roll-on/Roll-off)
 - ()6. Passageiros
 - ()9. Desconheço
7. Os navios agenciados, conforme questão anterior, operam em terminais públicos, privados ou privativos?

	Públicos	Privados/Privativos
1. Carga Geral	()	()
2. Contêineres	()	()
3. Granéis Sólidos	()	()
4. Granéis Líquidos	()	()
5. P.C.C. / Ro-Ro	()	()
6. Passageiros	()	()
9. Desconheço	()	()

8. No caso específico de navios de passageiro, favor informar:

- a. Existe estação específica para passageiros de navios de turismo?
 1. Sim, quantas? _____ estação(ões) 2. Não 9. Desconheço
- b. A(s) estação(ões) é(são) suficiente(s) para a demanda?
 1. Sim 2. Não 9. Desconheço
- c. Qual é o valor (taxa de embarque) cobrado aos passageiros que transitam pela Estação?
 Valor: R\$ _____
- d. Sobre a movimentação dos navios de passageiros, favor informar:

	Temporada 2005/2006	Previsão temporada 2006/2007
Número de escalas		
Número de passageiros		

9. Na lista de problemas enfrentados pelo segmento de transporte aquaviário, gostaria que o(a) Sr(a) classificasse cada item de acordo com a gravidade dos problemas:

	Muito grave	Grave	Pouco grave	Sem gravidade	Desconheço
1. Excesso de burocracia					
2. Elevado custo de mão-de-obra portuária					
3. Carência de linhas regulares					
4. Ineficiência no seu porto					
5. Falta de financiamento					

As questões 9.1 e 9.2 devem ser respondidas somente por aqueles que qualificaram a carência de linhas regulares em muito grave ou grave

9.1 A carência de linhas regulares a que se referiu na questão anterior diz respeito a linhas de:

1. Longo Curso 2. Cabotagem
 3. Ambas 9. Desconheço

9.2 Para que tipo de carga é mais grave a carência de linhas regulares?

1. Carga Geral solta (breakbulk) 2. Contêineres
 3. Granéis Sólidos 4. Granéis Líquidos
 5. P.C.C (Pure-Car-Carrier) Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) 9. Desconheço

PARTE II - Qualidade dos Operadores Portuários

10. A sua empresa dá preferência para as operações de carga e descarga junto aos:
- 1. Terminais Portuários Privados
 - 2. Terminais Portuários no Porto Público
 - 3. Terminais Portuários Privativos
 - 4. Não tenho preferência (**ir para questão 12**)
 - 9. Não tenho opção de escolha do terminal (**ir para questão 12**)
11. Considerando a resposta anterior, qual o motivo dessa preferência? (**múltipla escolha**)
- 1. Janelas de atracação
 - 2. Eficiência
 - 3. Velocidade operacional
 - 4. Custo Operacional
 - 5. Nível de serviço/melhor atendimento
 - 6. Oferecer serviço complementar
12. Na sua opinião, qual(ais) dos componentes abaixo apresenta o maior peso nas despesas nos portos: (**permitir múltipla escolha**)
- 1. Utilização da infra-estrutura de acostagem
 - 2. Utilização da infra-estrutura aquaviária
 - 3. Utilização da infra-estrutura terrestre
 - 4. Mão-de-obra avulsa
 - 5. Operação do Terminal Marítimo (sugiro incluir Marítimo para não confundir com 'depot')
 - 6. Práticos
 - 7. Rebocadores
 - 8. Serviços gerais
 - 9. Outros. Quais? _____
13. Quanto ao tempo despendido nas operações de carga e descarga, o(a) Sr(a) considera:
- | No caso dos | Lento | Adequado | Rápido | Desconheço |
|----------------------------------|-------|----------|--------|------------|
| 1. Terminais Portuários Públicos | | | | |
| 2. Terminais Portuários Privados | | | | |
14. Com relação à área de retroporto existente no porto no qual o(a) Sr(a). opera, ela pode ser considerada:
- 1. Adequada
 - 2. Inadequada
 - 9. Desconheço
15. Quanto ao estado de conservação e obsolescência da área de retroporto disponível, o(a) Sr(a). considera:
- 1. Bom
 - 2. Regular
 - 3. Ruim
 - 9. Desconheço
16. Com relação à disponibilidade do espaço físico disponível (pátio aberto e armazenagem) existente no porto no qual o(a) Sr(a). opera, ele pode ser considerado:
- 1. Adequado
 - 2. Inadequado
 - 9. Desconheço
17. Quanto ao estado de conservação do espaço físico disponível, o(a) Sr(a). considera:
- 1. Bom
 - 2. Regular
 - 3. Ruim
 - 9. Desconheço
18. Na sua opinião os horários de funcionamento do porto/terminal são:
- 1. Adequados
 - 2. Inadequados
 - 9. Desconheço

PARTE III – Aspectos Operacionais

19. Quanto aos acessos ferroviários aos terminais portuários o(a) Sr(a). os considera:
- () 1. Adequados
 - () 2. Inadequados
 - () 3. Não existem/não utiliza acesso ferroviário (ir para 21)
 - () 9. Desconheço (ir para 21)
20. Qual o principal problema relacionado aos acessos ferroviários no porto?
- () 1. Travessia por área urbana
 - () 2. Acesso ferroviário em precário estado de conservação
 - () 3. Ocorrência de roubo de carga/Falta de segurança
 - () 4. Outro. Qual? _____
 - () 9. Desconheço
21. Quanto aos acessos rodoviários aos terminais portuários o(a) Sr(a). os considera:
- () 1. Adequados
 - () 2. Inadequados
 - () 3. Não existem/não utiliza acesso rodoviário (ir para 23)
 - () 9. Desconheço (ir para 23)
22. Qual o principal problema relacionado aos acessos rodoviários ao porto ?
- () 1. Travessia por área urbana
 - () 2. Acesso rodoviário em precário estado de conservação
 - () 3. Ocorrência de roubo de carga/Falta de segurança
 - () 4. Engarrafamento de veículos de carga
 - () 5. Outro. Qual? _____
 - () 9. Desconheço
23. Quanto aos acessos aquaviários aos terminais portuários o(a) Sr(a). os considera:
- () 1. Adequados
 - () 2. Inadequados
 - () 3. Não existem/não utiliza acesso aquaviário (ir para 25)
 - () 9. Desconheço (ir para 25)
24. Qual o principal problema relacionado aos acessos aquaviários ao porto?
- () 1. Profundidade do canal
 - () 2. Profundidade do berço
 - () 3. Disponibilidade de berço
 - () 4. Sinalização/balizamento
 - () 9. Desconheço
25. Na sua opinião os custos dos serviços de **Praticagem** são:
- () 1. Elevados
 - () 2. Moderados
 - () 3. Baixos
 - () 9. Desconheço
26. Em relação à qualidade aos serviços de **Praticagem**, qual é a sua avaliação:
- () 1. Boa
 - () 2. Regular
 - () 3. Ruim
 - () 9. Desconheço
27. Na sua opinião os custos dos serviços de **Rebocadores** são:
- () 1. Elevados
 - () 2. Moderados
 - () 3. Baixos
 - () 9. Desconheço
28. Em relação aos serviços de **Rebocadores**, qual é a sua avaliação:
- () 1. Bom
 - () 2. Regular
 - () 3. Ruim
 - () 9. Desconheço

PARTE IV - Mão-de-Obra

29. Como o(a) Sr(a). avalia a qualidade dos operadores portuários:
-)1. Boa
 -)2. Regular
 -)3. Ruim
 -)9. Desconheço
30. Na sua opinião a quantidade de trabalhadores portuários (**Estiva, capatazia e outros**):
-)1. É o dobro do necessário
 -)2. É o triplo do necessário
 -)3. É mais que o triplo do necessário
 -)4. É adequado
 -)5. É insuficiente
 -)9. Desconheço
31. Como o(a) Sr(a). avalia a qualidade de trabalhadores portuários (**Estiva, capatazia e outros**):
-)1. Boa
 -)2. Regular
 -)3. Ruim
 -)9. Desconheço
32. Como o(a) Sr(a). avalia o desempenho do OGMO: (**Órgão Gestor de Mão-de-Obra**) (**Múltipla escolha**)
-)1. Contribuiu para a melhoria da qualidade da mão-de-obra no porto
 -)2. Contribuiu para a redução do número de acidentes
 -)3. Contribuiu para a melhoria da segurança e saúde no trabalho
 -)4. Não teve impacto significativo sobre a mão-de-obra
 -)9. Desconheço

PARTE V - Ação das Autoridades Públicas nos Portos

33. Na sua opinião os serviços prestados pelos agentes de autoridade pública nos portos irão melhorar quando: (**Marcar até os dois principais motivos**)
-)1. A escala de horário for eficaz
 -)2. Tiverem pessoas melhor qualificadas
 -)3. Os procedimentos forem simplificados, houver menos burocracia
 -)4. Houver maior integração e comando único
 -)5. Quando existir um canal de comunicação mais eficiente (**Internet e outros**)
 -)9. Desconheço
34. Como o(a) Sr(a). avalia a burocracia nos portos ao fazer uso dos serviços das autoridades públicas:
-)1. Muito grande
 -)2. Grande
 -)3. Média
 -)4. Pequena
 -)5. Muito pequena
 -)9. Desconheço
35. Na sua opinião, é mais eficaz que a presidência do CAP seja exercida por um representante local?
-)1. Sim
 -)2. Não
 -)9. Desconheço

Em cada um dos quadros a seguir, gostaríamos que o(a) Sr(a) classificasse cada um dos itens de desempenho das entidades apontadas, de acordo com a escala apresentada.

36. Capitania dos Portos	ótima	boa	regular	ruim	péssima	desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

37. Receita Federal – Fazenda (Aduana/Alfândega)	ótima	boa	regular	ruim	péssima	desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

38. Vigilância Sanitária	ótima	boa	regular	ruim	péssima	desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

39. Autoridade Portuária	ótima	boa	regular	ruim	péssima	desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

40. Polícia Federal	ótima	boa	regular	ruim	péssima	desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

41. Órgãos Ambientais	ótima	boa	regular	ruim	péssima	desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

42. Ministério da Agricultura, responsável pela fiscalização fito-sanitária	ótima	boa	regular	ruim	péssima	desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Da qualidade dos serviços prestados						
3. Do nível de informatização/informação						
4. Tempo de resposta às solicitações						

43. Conselho de Autoridade Portuária – CAP	ótima	boa	regular	ruim	péssima	desconheço
1. Da atuação desta autoridade						
2. Transparência de seus atos						
3. Tempo de resposta às solicitações						

44. Das autoridades públicas que operam no porto, qual(is) opera(m) 24 horas por dia todos os dias da semana ?

Autoridade pública	Sim	Não	desconheço
1. Capitania dos Portos			
2. Receita Federal – Fazenda			
3. Vigilância Sanitária			
4. Autoridade Portuária			
5. Polícia Federal			
6. Órgãos Ambientais			
7. Ministério da Agricultura			

PESQUISA AQUAVIÁRIOS CNT 2006

AGENTES MARÍTIMOS (ANEXO)

- 0800-782891 -

Data: ____/____/____

Este anexo deverá ser respondido para cada uma das cargas apontadas na questão número 6 do questionário anterior.

PARTE I - Identificação

- As respostas a seguir se referem a que tipo de carga?
 Carga Geral solta (breakbulk)
 Contêineres
 Granéis Sólidos
 Granéis Líquidos
 P.C.C. (Pure-Car-Carrier) / Ro-Ro (Roll-on/Roll-off)
 Passageiros
- Qual o principal terminal, do porto referido no questionário anterior, que a agência opera este tipo de carga? _____

PARTE II – Infra-estrutura

** (favor informar a unidade de medida utilizada para informar dimensões, sempre que necessário)**

- Qual é a quantidade de berços do terminal informado? _____
- Os calados dos referidos berços para os navios desse tipo de carga são:

	Berço 1	Berço 2	Berço 3	Berço 4	Berço 5	Berço 6	Berço 7	Berço 8
Calado máximo								
Calado Mínimo								

(caso o número de berços seja maior que 8, favor copiar a tabela preenchê-la para os demais berços existentes)

- Qual é a extensão do canal de navegação? _____
- Qual é a profundidade do canal de navegação? _____
- As obras de dragagem são regularmente realizadas? Sim Não
 - Caso **NÃO** estejam sendo realizadas as obras de dragagem, desde que ano elas estão paralizadas? _____
- Informe o calado atual para os navios que operam nesse tipo de carga: _____
- Informe o calado necessário (em 5 anos) para os navios que operam nesse tipo de carga: _____
- Em relação à quantidade de equipamentos existentes no porto/terminal marítimo no qual o(a) Sr(a) opera:

Equipamentos	Assinalar caso não utilize	Qual a quantidade existente?	Esta quantidade é suficiente?			Qual seria a quantidade suficiente?
			Sim	Não	Desconheço	
Empilhadeiras						
Caminhões						
Equipamentos de movimentação de cargas						

- Em relação à qualidade dos equipamentos existentes no porto/terminal marítimo no qual o(a) Sr(a) opera:

Equipamentos	Assinalar caso não utilize	Como o Sr(a) avalia a qualidade de cada equipamento?					
		Muito boa	Boa	Regular	Ruim	Muito ruim	Desconheço
Empilhadeiras							
Caminhões							
Equipamentos de movimentação de cargas							

- Qual o problema de qualidade dos equipamentos existentes no porto/terminal marítimo no qual o(a) Sr(a) opera:
(caso tenha respondido ruim ou muito ruim na questão anterior)

Equipamentos	Listar problemas de qualidade
Empilhadeiras	
Caminhões	
Equipamentos de movimentação de cargas	

PARTE III - Movimentação

13. Qual o peso percentual com Praticagem e Rebocadores no custo total (Portuário/Port Charges) nesse tipo de carga?

Praticagem: _____ %

Rebocadores: _____ %

14. Qual o tempo médio atracado por navio nesse tipo de carga?

Horas	< 12	12 a 24	24 a 36	36 a 48	48 a 60	> 60 h
Bruto*						
Líquido**						

* Hora da atracação até hora da saída.

** Hora início até hora término da operação.

15. Qual o tempo médio de espera de berço por embarcação nesse tipo de carga?

Horas de espera	Sem espera	< 6	6 a 12	12 a 18	18 a 24	24 a 48	> 48 h

ANEXO III – Formulário Pesquisa Clientes Cabotagem de Carga Geral

PESQUISA AQUAVIÁRIOS CNT 2006

CLIENTES DA CABOTAGEM DE CARGA GERAL

Data: ___/___/___

- (0800-782891) -

Gostaríamos de obter algumas informações sobre o transporte de cabotagem de cargas que sua empresa utiliza. A sua empresa foi sorteada para nos auxiliar com algumas perguntas rápidas a respeito deste transporte para a reedição das Pesquisas CNT sobre a opinião dos Clientes da Cabotagem.

Garantimos que sua resposta é confidencial e, portanto, não será divulgada de forma individualizada. O resultado da pesquisa será lançado em um relatório no final de maio e gostaríamos de saber se o(a) Sr(a), tem interesse em recebê-lo? () Sim () Não

PARTE I - Identificação

Nome da empresa: _____
Nome de respondente: _____
Cargo: _____
End: _____
Cidade: _____ UF: _____ CEP: _____
Tel: _____ - _____ E-mail: _____

- Quais são os principais produtos transportados por sua empresa?
() 01. alimentos () 02. bebidas
() 03. produtos químicos () 04. material de construção
() 05. celulose e papel () 06. rações
() 07. material de higiene e limpeza () 08. eletroeletrônicos
() 09. veículos e auto-partes () 10. produtos metalúrgicos
() 11. brinquedos () 12. móveis e utensílios domésticos
() 13. madeira e derivados () 14. embalagens e vasilhames
() 15. outros produtos: _____
- A sua empresa utiliza (atualmente) ou já utilizou a cabotagem como meio de transporte?
() 01. sim, utiliza regularmente (vai para questão 4)
() 02. sim, utiliza eventualmente (vai para questão 4)
() 03. não utiliza mais
- Por que sua empresa não utiliza mais o transporte de cabotagem?
() 01. alto custo do frete () 06. comunicação/informação sobre a carga deficiente
() 02. baixa confiabilidade dos prazos () 07. inexistência de serviços complementares
() 03. baixo nível de segurança da carga () 08. armazenagem da carga inadequada/inexistente
() 04. rede de agências insuficiente () 09. alto nível de avarias
() 05. baixa frequência das linhas () 10. outro motivo: _____
(finalizar o questionário)
- Qual(is) o(s) meio(s) de transporte que a empresa utiliza atualmente para transporte de cargas cabotagem?
(escolha múltipla)
() 01. Rodoviário () 04. Aéreo () 02. Ferroviário
() 05. Cabotagem () 03. Navegação de interior () 06. NS/NR
- Considerando o perfil de transportes de sua empresa, o(a) Sr(a), acha que as tarifas da cabotagem são competitivas em relação ao transporte:
Ferroviário () 1-sim () 2-não () 9-NS/NR
Rodoviário () 1-sim () 2-não () 9- NS/NR
Aéreo () 1-sim () 2-não () 9- NS/NR
Rodo-ferroviário () 1-sim () 2-não () 9- NS/NR
Outro. Qual? _____
- De modo geral, qual a sua avaliação do desempenho/nível de serviço oferecido pelas empresas de navegação de cabotagem?
() 01. excelente () 02. satisfatório
() 03. não satisfaz totalmente () 09. NS/NR
- Na sua opinião, o tempo de operação/liberação de cargas nos terminais é:
() 01. lento () 02. adequado
() 03. rápido () 09. NS/NR
- Em quais fatores, dentro de suas características de contratação, o(a) Sr(a), considera que a cabotagem é vantajosa que outros meios de transporte? (aditem-se até três respostas)
() 01. custo do frete () 05. comunicação/informação sobre a carga
() 02. confiabilidade dos prazos () 06. serviços complementares
() 03. segurança da carga () 07. armazenagem da carga
() 04. nível de avarias () 08. rede de agências
() 09.outro: _____

PARTE II – Opinião sobre a Empresa de Navegação

9. A empresa de navegação que o Sr(a) utiliza, oferece serviço de coleta ou entrega de mercadorias?
 1. sim
 2. não (vá p/a questão 11)
 3. NS/NR (vá p/a questão 11)
10. Como o Sr(a) avalia este serviço ?
 1. bom
 2. regular
 3. ruim
 9. NS/NR
11. Em relação ao transporte rodoviário, a adaptação operacional da sua empresa para o transporte de cabotagem, se mostrou competitiva para qual horizonte de tempo?
 1. menos de 6 meses
 2. de 6 meses a um ano
 3. de 1 ano a 1 ano e meio
 4. mais de 1 ano e meio. Quanto tempo? _____
 9. NS/NR
12. O Sr(a). considera que os prazos estimados pela empresa de navegação para a entrega dos seus produtos têm sido cumpridos?
 1. sempre
 2. às vezes
 3. nunca
 9. NS/NR
13. Na sua opinião, a integridade das suas cargas durante o transporte de cabotagem, quando comparada com o transporte rodoviário, é:
 1. melhor
 2. igual
 3. pior
 9. NS/NR
14. O Na sua opinião, o histórico de sinistros (por ano), em comparação com outros tipos de transporte, é:
(só para quem respondeu 1, 2, 3 ou 4 na pergunta 4)
 1. maior que outros tipos de transporte
 2. menor que outros tipos de transporte
 3. mesmo que outros tipos de transporte
 9. NS/NR
15. Sobre o transporte de produtos perigosos (combustíveis, químicos, etc), a empresa de navegação tem apresentado os cuidados necessários com o meio ambiente ?
(só para quem respondeu 3, 7 ou 15 na pergunta 1)
 1. sim
 2. não
 3. mais ou menos
 9. NS/NR
16. Em relação ao canal de comunicação de sua empresa e a empresa de navegação, qual sua avaliação:
- | | ótima | boa | regular | ruim | péssima | NS/NR |
|--|-------|-----|---------|------|---------|-------|
| 1. Da qualidade dos serviços prestados | | | | | | |
| 2. Do nível de informatização/informação | | | | | | |
| 3. Tempo de resposta às solicitações | | | | | | |
17. Na sua opinião, nos últimos três anos, as tarifas de transporte cobradas pelas empresas de navegação:
 1. têm se mantido elevadas
 2. estão sendo reduzidas gradualmente
 3. têm se mantido baixas
 9. NS/NR

18. Qual seria a frequência adequada para atender o tipo de mercadorias que a sua empresa transporta?

-)1. semanal
-)2. quinzenal
-)3. mensal
-)9. NS/NR

19. Como o Sr(a) avalia o intervalo de tempo entre a reserva de espaço (booking) e o embarque da carga:

	ótimo	bom	regular	Ruim	péssimo	NS/NR
1. semanal						
2. mensal						
3. quinzenal						

20. A sua empresa já utiliza, ou utilizou, mais de uma empresa de navegação?

-)1. sim
-)2. não (vá p/a questão 25)
-)9. NS/NR (vá p/a questão 25)

21. Nos últimos três anos, alguma das empresas de cabotagem que o Sr(a) utilizou, ofereceu serviços novos e/ou diferenciados que aumentaram a atratividade daquela empresa?

-)1. sim
-)2. não
-)9. NS/NR

22. Que fatores, na sua opinião, são determinantes na escolha entre empresas de navegação?

(admitem-se até três respostas)

-)1. custo do frete
-)2. confiabilidade dos prazos
-)3. segurança da carga
-)4. frequência de embarques
-)6. comunicação/informação sobre a carga
-)5. rede de agências
-)7. serviços adicionais
-)8. armazenagem da carga
-)9. nível de avarias
-)10. outro: _____

PARTE III – Ampliação da demanda

23. Do volume total de produtos da sua empresa, o quanto é transportado pela cabotagem (em %)?

-)1. até 5%
-)2. de 6 a 25%
-)3. de 26 a 50%
-)4. de 51 a 75%
-)5. de 76 a 95%
-)6. de 96 a 100%

24. Em que condições esse percentual de utilização da cabotagem pela sua empresa poderia ser ampliado?

(admitem-se até três respostas)

-)1. menor custo do frete
-)2. maior confiabilidade dos prazos
-)3. maior nível de segurança da carga
-)4. rede de agências mais ampla
-)5. maior frequência de linhas
-)6. melhor comunicação/informação sobre a carga
-)7. maior oferta de serviços complementares
-)8. melhora na armazenagem da carga
-)9. menor nível de avarias
-)10. outro motivo: _____

25. Em relação ao volume de carga que sua empresa transporta por cabotagem, nos últimos três anos?

-)1. aumentou menos de 5%
-)2. aumentou de 6 a 25%
-)3. aumentou de 26 a 50%
-)4. aumentou de 51 a 75%
-)5. aumentou de 76 a 95%
-)6. aumentou de 96 a 100%
-)7. permaneceu o mesmo
-)8. reduziu. Quanto %: _____

26. No segmento de transporte de cabotagem, gostaria que o(a) Sr(a), classificasse os problemas a seguir:

	1. Muito grave	2. Moderado	3. Pouco Grave	9. NS/NR
1. Excesso de burocracia				
2. Excesso de tarifação				
3. Carência de linhas regulares				
4. Ineficiência no seu porto				

27. Na sua opinião, existem produtos ou serviços que a empresa de navegação poderia oferecer, e que hoje não oferece?

-)1. Sim. Cite um ou dois deles: _____, _____
-)2. Não, os produtos e serviços atuais atendem as necessidades da sua empresa

CNT | Confederação
Nacional do
Transporte

SEST SENAT | Serviço Social do Transporte
Serviço Nacional de
Aprendizagem do Transporte

Fale Conosco: 0800 728 2891 - www.cnt.org.br