

DIVISÃO DO SISTEMA AQUAVIÁRIO

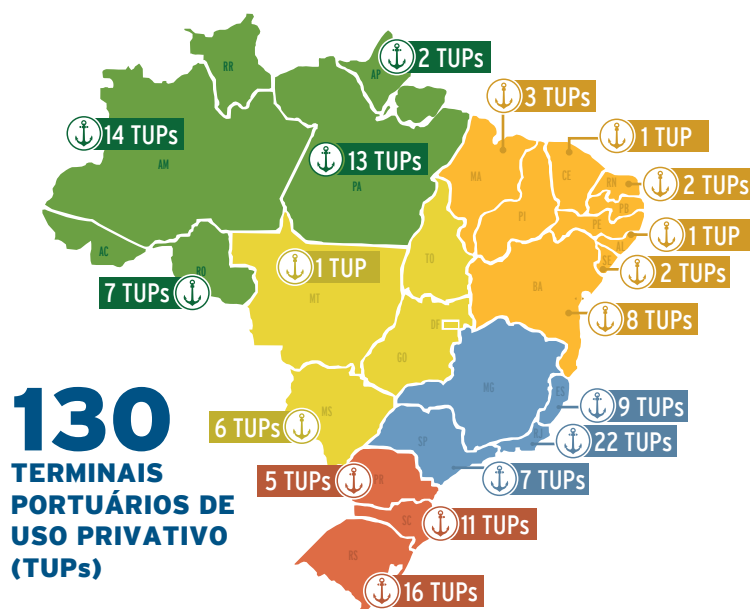
- Transporte marítimo: abrange a circulação pelos mares e oceanos, podendo ser:
 - Longo curso: entre países, geralmente percorrendo longas distâncias
 - Cabotagem: entre os portos de um mesmo país
- Os portos brasileiros são a principal porta de entrada e saída de bens transacionados com outras nações
- Em 2011, 95,9% do volume das exportações do Brasil foi transportado pelos portos

METODOLOGIA

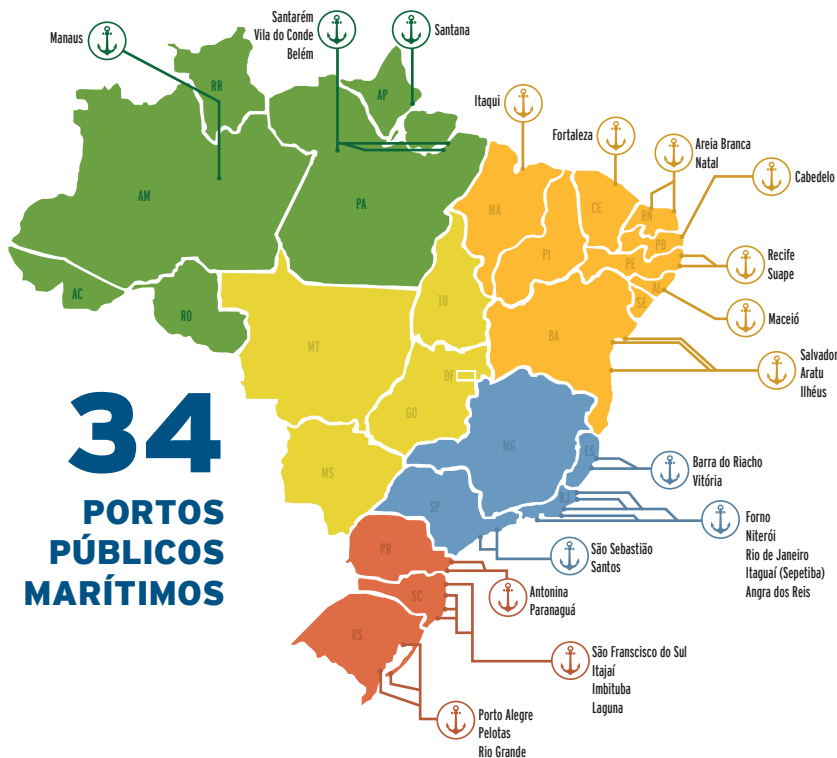
- A Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012 avalia, sob o ponto de vista dos usuários, a qualidade dos serviços marítimos
- Foram realizadas entrevistas com 212 agentes marítimos, de 15 Estados
- O relatório também aborda o desenvolvimento do setor, a movimentação de cargas e as características dos principais portos do país
- A cabotagem será objeto de um outro estudo elaborado pela CNT para 2013

SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

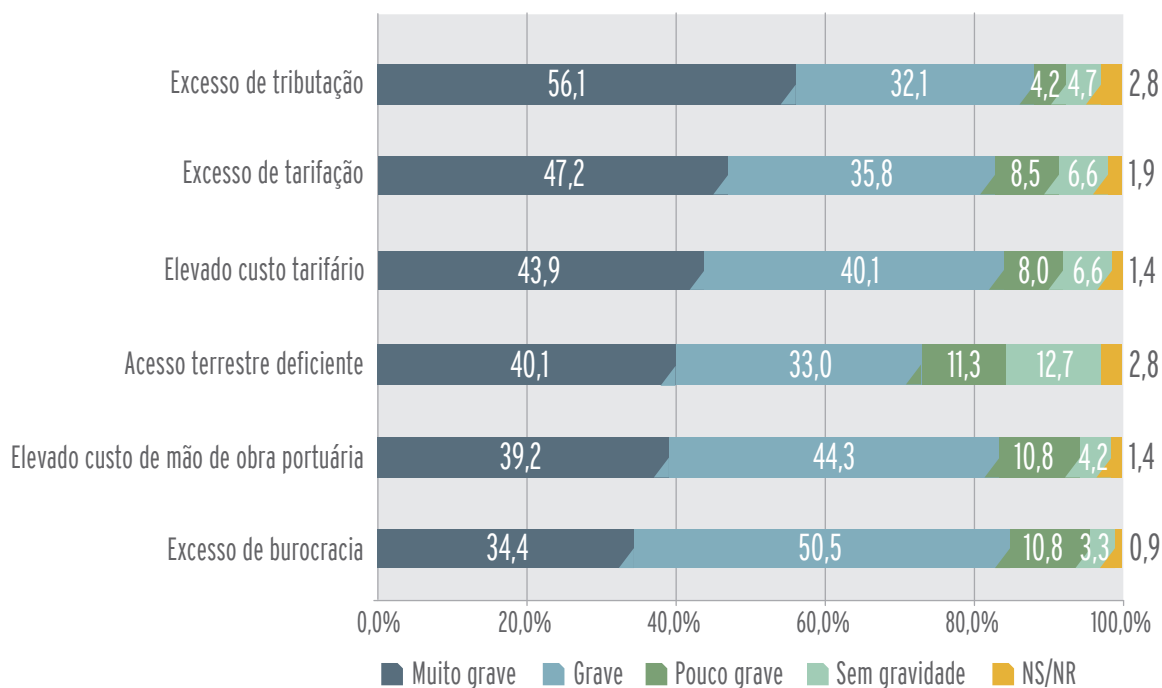
- Terminais de uso privativo



• Portos públicos



PRINCIPAIS PROBLEMAS DO SETOR



ASPECTOS OPERACIONAIS

- A disponibilidade de espaço físico da retroárea (espaço operacional de um porto a ré do cais de atracação, sendo usualmente alfandegada e contendo pátios e armazéns) é inadequada para 53,3% dos entrevistados
- 67,4% dos agentes disseram que existem procedimentos diferenciados entre os portos
- Avaliação dos procedimentos diferenciados:

Opinião	%
Não interfere no desempenho operacional do porto	22,8
Excesso de burocracia	54,4
Gera aumento de custos	20,2
Outro	0,8
NS/NR	1,8

- Componentes das despesas nos portos (agentes citaram até 3 itens):

Componentes	%
Mão de obra avulsa	32,5
Operação do terminal marítimo	17,9
Práticos	88,2
Rebocadores	69,8
Utilização da infraestrutura aquaviária	16,5
Utilização da infraestrutura de acostagem	19,3

- Tempo de carga e descarga por tipo de terminal:

Tipo de terminal	Lento (%)	Adequado (%)	Rápido (%)
Terminais públicos de uso geral	54,0	35,4	10,6
Terminais públicos de uso privado	15,5	55,0	29,5
Terminais privados	5,8	47,1	47,1

ACESSOS AOS PORTOS

• Aquaviários

Condições	%
Adequado	75,5
Inadequado	22,6
NS/NR	1,9

Principais problemas dos acessos aquaviários	%
Profundidade do canal	33,2
Profundidade do berço	17,3
Limitação de largura do canal (passagem simultânea)	16,3
Disponibilidade de berço	11,1
Sinalização/balizamento	3,4
NS/NR	18,7

• Rodoviários

Condições	%
Adequado	25,9
Inadequado	61,3
Não existem/ não utiliza acesso	5,2
NS/NR	7,6

Principais problemas dos acessos rodoviários	%
Travessia por área urbana	34,1
Engarrafamento de veículos de carga	31,9
Acesso rodoviário em precário estado de conservação	23,2
Ocorrência de roubo de carga/falta de segurança	1,1
Outro	4,3
NS/NR	5,4

• Ferroviários

Condições	%
Adequado	12,7
Inadequado	29,3
Não existem/ não utiliza acesso	44,3
NS/NR	13,7

Principais problemas dos acessos ferroviários	%
Falta de infraestrutura ferroviária para embarque e desembarque de carga (equipamento, linha)	33,7
Acesso ferroviário em precário estado de conservação	20,2
Travessia por área urbana	13,5
Falta de infraestrutura portuária para embarque e desembarque de carga (pátio, armazenagem, área de manobra)	9,0
Outro	12,4
NS/NR	11,2

MÃO DE OBRA

- PRATICAGEM (condução em segurança da embarcação por meio do canal de acesso até o cais)
 - Custo dos serviços: elevado para 87,3% dos entrevistados
 - Qualidade dos serviços: boa para 65,6% dos entrevistados
- REBOCADORES/EMPURRADORES (embarcação de assistência e reboque a navios maiores em operações de acostagem/desacostagem)
 - Custo dos serviços: elevado para 63,2% dos entrevistados
 - Qualidade dos serviços: boa para 75,0% dos entrevistados
- OPERADORES PORTUÁRIOS (entidade que se credencia no porto para atender os navios e requisitar os Trabalhadores Portuários Avulsos - TPAs. Pessoa jurídica pré-qualificada para a execução da operação portuária na área do porto organizado)
 - Qualidade dos serviços: boa para 60,4% dos entrevistados
- TRABALHADORES PORTUÁRIOS (profissional que trabalha diretamente com a movimentação de carga)
 - Quantidade adequada para 46,7% dos entrevistados
 - Qualidade dos serviços: regular para 47,2% dos entrevistados

AVALIAÇÃO DAS AUTORIDADES PÚBLICAS NOS PORTOS

- Aspectos a serem melhorados:

Opinião	%
Procedimentos simplificados, menos burocracia	67,9
Qualificação da mão de obra	24,5
Canal de comunicação mais eficiente (internet e outros)	24,1
Maior integração e comando único	21,7
Escala de horário eficaz	20,8
NS/NR	4,2

- Em geral, as autoridades públicas têm seu desempenho e qualidade dos serviços prestados avaliados positivamente
- Porém, o nível de informação/informatização e o tempo de resposta às solicitações tiveram avaliações entre regular, ruim e péssimo
- As autoridades precisam reformular sua atuação e aprimorar seus processos e formas de comunicação para dar mais celeridade aos procedimentos administrativos

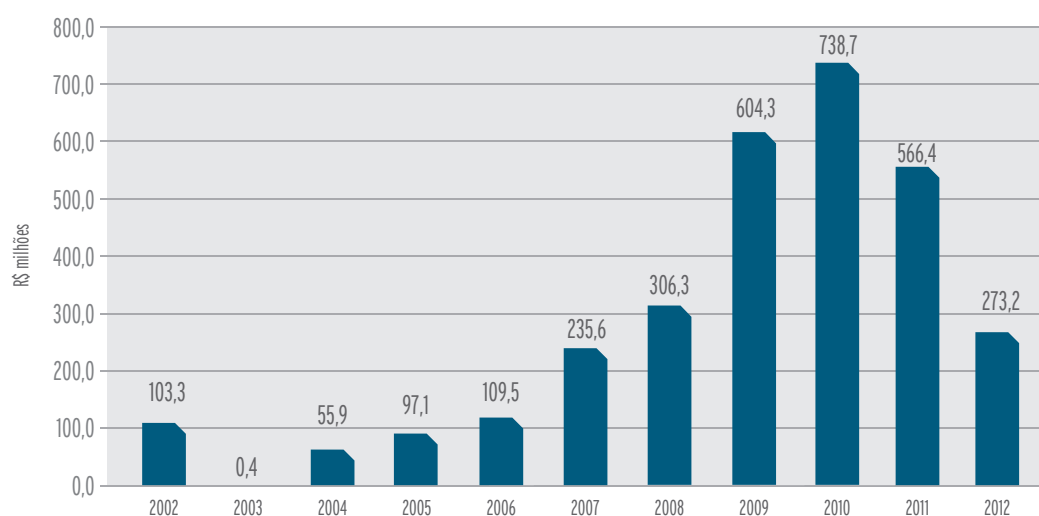
AVALIAÇÃO DO PROGRAMA PORTO SEM PAPEL

- 57,5% dos agentes marítimos entrevistados afirmaram que o programa já foi implantado no porto onde atuam e avaliaram o novo sistema:

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

ASPECTOS ECONÔMICOS

- Nos últimos 10 anos, foram investidos R\$ 3,10 bilhões com recursos do Orçamento Fiscal da União
- Investimentos federais em transporte marítimo



- Em 2012, os investimentos públicos em transporte marítimo, até outubro, foram de R\$ 273,2 milhões. Em todo o ano de 2011, o volume foi de R\$ 566,4 milhões
- Até outubro de 2012, haviam sido investidos R\$ 99,6 milhões em obras de dragagem, contra R\$ 508,6 milhões em todo o ano de 2011
- A falta de investimentos, torna os portos ineficientes. O custo médio de movimentação de um contêiner no Brasil chega a US\$ 200,00 enquanto nos principais portos europeus como, Roterdã, Hamburgo e Antuérpia, o valor médio é de US\$ 110,00, e nos asiáticos, US\$ 75,00