

O Brasil e sua costa portuária

Meton Soares Junior

Presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário (Fenavega) e vice-presidente da Confederação Nacional de Transportes (CNT).

- O Brasil possui uma costa de 8.500 km navegáveis, sendo que o modal aquaviário brasileiro apresenta um dos menores custos para o transporte de cargas, perdendo apenas para o transporte dutoviário, de acordo com estudos desenvolvidos pelo Instituto de Pesquisa e Pós-Graduação da Universidade Federal do Rio de Janeiro (COPPEAD).

A Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) é responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos marítimos. Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo isso visando assegurar segurança e eficiência ao transporte marítimo de cargas e de passageiros.

- Dos 37 portos públicos marítimos (34 marítimos e três fluviais) sob gestão da SEP, 14 encontram-se delegados, concedidos ou têm sua operação autorizada aos governos estaduais e municipais.
- Os outros 23 marítimos são administrados diretamente pelas Companhias Docas, sociedades de economia mista, que têm como acionista majoritário o governo federal e, portanto, estão diretamente vinculadas à Secretaria de Portos.
- Os portos fluviais e lacustres passaram, recentemente, para a competência da Secretaria de Portos.
- Existem ainda 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários que operam sob concessão à iniciativa privada.
- Ao todo, são sete Companhias Docas, responsáveis pelos portos:
 - Companhia Docas do Pará (CDP) – Portos de Belém, Santarém, Vila do Conde, Altamira, Itaituba e Óbidos, além do Terminal Portuário do Outeiro e Terminal de Miramar.
 - Companhia Docas do Ceará (CDC) – Porto de Fortaleza.
 - Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) – Portos de Natal e Maceió, além do Terminal Salineiro de Areia Branca.
 - Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA) – Portos de Salvador, Ilhéus e Aratu.
 - Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) – Portos de Vitória, Barra do Riacho e Capuaba.

- Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) – Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí.
- Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) – Porto de Santos.

Um pouco da história portuária

A história portuária brasileira vai das instalações rudimentares, implantadas logo após o descobrimento, até os grandes complexos portuários e terminais especializados hoje existentes ao longo de toda sua costa. Essa evolução teve pontos de inflexão importantes em 1808, com a denominada “abertura dos portos às nações amigas”, empreendida por D. João VI; com as principais concessões para exploração dos “portos organizados” e das ferrovias que os acessam, no final do século XIX; e, mais tarde, com a implantação de terminais especializados, necessários e compatíveis com a industrialização do pós-guerra, como instrumento da prioridade exportadora dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs), nos governos militares, destacando-se aí a atuação da Portobras.

Em 28 de janeiro de 1808, foi decretada a abertura dos portos às nações amigas, por D. João VI, no Império. Inserir-se, assim, o Brasil no sistema econômico liberal internacional, para realização do comércio de madeira, ouro e outras riquezas naturais existentes no país, e a importação de produtos manufaturados e outras especiarias para nobreza e também para facilitar o tráfico de escravos da África.

- Em 1846, o Visconde de Mauá – hoje o patrono da Marinha Mercante brasileira – organizou a Companhia de Estabelecimento da Ponta da Areia, no porto de Niterói, de onde partiam seus

navios destinados à cabotagem na costa brasileira, como também de linhas para o Atlântico Sul, América do Norte e Europa.

- A partir daí, houve o incremento do comércio brasileiro. O governo imperial elaborou, em 1869, a primeira lei de concessão à exploração de portos pela iniciativa privada. Isso ocorreu logo após a inauguração da ferrovia São Paulo Railway, próxima de Santos, o que facilitava as exportações de café.

Com advento da Proclamação da República, as administrações dos portos foram privatizadas, sendo a primeira a do porto de Santos. O governo resolveu, então, abrir concorrência para exploração do porto e, em 1888, o grupo liderado por Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle obteve autorização para explorar as operações do porto de Santos: em lugar dos trapiches e pontes fincadas em terreno pantanoso, foram construídos 260 m de cais e, com isso, permitida a atracação de navios com maior calado. Dava-se, assim, partida às operações do primeiro porto organizado, explorado pela iniciativa privada por meio da então constituída Companhia Docas de Santos.

- Inicialmente, a concessão permitia a exploração do porto por 39 anos, mas o volume de negócios e de transações comerciais com o exterior era de tal monta, que exigiu uma ampliação no prazo inicial, agora para noventa anos, de modo a permitir o retorno do investimento realizado, que, naquele tempo, se processava lentamente.

A partir da década de 1990, os portos de praticamente todos os países passam por profundas reformas, a fim de compatibilizá-los com a nova ordem econômica e política internacional. Isso também ocorreu nos portos brasileiros, por estarem diretamente correlacionados ao desempenho portuário mundial, ao acelerado incremento do comércio internacional e à demanda por ganhos contínuos e exponenciais na eficiência produtiva.

Foi nessa década que se deu início ao processo de “enxugamento” administrativo, que teve por base a extinção abrupta da Portobras, sem deixar, em seu lugar, uma organização para regular o setor portuário. Surge, então, uma nova legislação chamada Lei de Modernização dos Portos. Com isso, os portos brasileiros aderiram ao processo de amplas reformas, as quais, certamente, caracterizarão mais um ponto de inflexão na história portuária brasileira. De início, essas reformas foram balizadas apenas por algumas alterações pontuais, destinadas a romper antigas tradições julgadas “obstáculos à modernização”, mas essas demandas, hoje, estão contidas numa nova ordem, seus marcos regulatórios, os quais requerem o exame do porto sob, pelo menos, três dimensões: 1) elo de cadeia logística; 2) agente econômico; e 3) ente físico. Na primeira dimensão, o foco de análise é a carga; na segunda, é a mercadoria; e, na terceira, são as instalações e seus usuários.

Organização dos trabalhadores

- É importante ressaltar que, antes da Lei 8.630/93, o controle estatal dentro da atividade portuária era total. Desde o princípio da normalização das atividades e da organização do trabalho portuário, até mesmo as questões ligadas à relação do capital eram controladas pelo Conselho Superior do Trabalho Marítimo (CSTM), e pela Superintendência da Marinha Mercante (SUNAMAM). O CSTM era da competência da Marinha do Brasil, e a Sunamam era controlada pelo Ministério dos Transportes, ambos tinham suas normatizações aplicadas e fiscalizadas nos portos pela Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM).
- A Lei 8.630/93, além da criação do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), remete toda organização do trabalho, incluindo norma disciplinar, salário, composição de equipe/termos e outros aspectos

mais secundários da relação, para a negociação coletiva, acabando, inclusive, com a CLT na atividade portuária, principalmente no trabalho avulso. A lei cria o Contrato Coletivo de Trabalho e a arbitragem para solução de conflito, que, se aplicada na íntegra, passa a ser uma grande evolução nas relações do trabalho portuário.

Nova Lei dos Portos

- A nova lei estimula a criação de novos projetos portuários (muitos já com pedidos protocolados na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ), prevendo arrendamentos dos portos públicos com imposição de alguns critérios, entre os quais, o de menor tarifa, maior capacidade e menor tempo de movimentação de carga.
- Também prevê autorização para instalação de terminais privados que podem movimentar cargas de terceiros, sem a obrigatoriedade de movimentar cargas próprias, fora do porto organizado.
- Para as autorizações de IP4, terminal privativo, estação de transbordo, terminal de passageiros, previu a seleção pública e o anúncio público, e estes deverão ficar fora da área do porto organizado.
- Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) são consultivos.
- Contratação de mão de obra pelo regime CLT, sem consulta ao OGMO.

Movimentação atual dos portos brasileiros

Porto de Santos

Características:

- Área total: 7.665.100 m².
- Margem direita: 3.665.800 m².
- Margem esquerda: 4.099.300 m².
- Berços: 59 berços, sendo dez administrados pela iniciativa privada, por meio de concessões cedidas em 1993; e 49 públicos, administrados pela União, por meio da Codesp.
- Cais: total de 13 km de cais entre 5 m e 14 m de profundidade.
- Pátio: área total de 1 milhão de m² de pátio.
- Tancagem: armazenamento de granéis líquidos, com capacidade para movimentar 8.543.000 t.
- Armazéns: são 62 unidades, com total de 500 mil m² para armazenagem de cargas e mercadorias diversas.
- Atualmente, o porto de Santos possui capacidade de movimentar 115 milhões de toneladas por ano.
- Porto de Santos inicia o ano de 2015 com crescimento na movimentação de cargas.

O movimento de cargas do porto de Santos inicia o ano de 2015 estabelecendo a segunda maior marca para o mês de janeiro, atingindo 7,5

milhões toneladas, superando em 8,9% o volume operado no mesmo período do ano passado (6,8 milhões de toneladas). A maior movimentação foi registrada em janeiro de 2013 (7,9 milhões de toneladas).

As exportações somaram 4,9 milhões de toneladas, ficando 14,4% acima dos embarques efetuados em janeiro de 2014 (4,2 milhões de toneladas). Entre as cargas de exportação, destacaram-se o farelo de soja (+39,8%), o álcool (+5,6%), o café em grãos (+22,0%), a celulose (+11,4%), a gasolina (+71,8%), o óleo combustível (+94,4%), o óleo diesel e o gasóleo (+44,2%) e os sucos cítricos (+61,7%).

As importações totalizaram quase 2,6 milhões de toneladas, ficando 0,2% abaixo do resultado obtido no ano passado. Os destaques nas descargas efetuadas em janeiro foram amônia (+30,6%), enxofre (+41,2%) e sal (+32,2%). A queda mais significativa nos embarques foi registrada pelo trigo (-63,0%).

O movimento de contêineres já espelha um cenário de crescimento do segmento. Foram operados 285.037 TEUs (da sigla em inglês, Twenty-Foot Equivalent Unit), 3,2% acima do mesmo período do ano passado. Em tonelagem, o crescimento foi de 12,7%. Já o fluxo de navios somou 412 embarcações, ficando 4,6% acima do apurado em janeiro de 2014.

A consignação média foi de 20,5 mil toneladas por navio, aumento de 7,12% em relação ao mesmo período do ano anterior (19,1 mil t/navio). A consignação média das cargas containerizadas foi de 15,0 mil t/navio, crescimento de 8,22% sobre 2014 (13,9 mil t/navio).

A participação do porto de Santos na balança comercial em janeiro atingiu o índice expressivo de 26,8% (US\$ 8,2 bilhões) do total Brasil (US\$ 30,5 bilhões). O valor das cargas de importação por Santos

totalizaram US\$ 4,5 bilhões, e as de exportação US\$ 3,6 bilhões. As exportações brasileiras somaram US\$ 13,7 bilhões, e as importações US\$ 16,8 bilhões.

Fonte: Secretaria Especial de Portos (SEP).

Porto do Itaqui

Características:

- Área de influência abrange os estados do Maranhão, Piauí, Sudoeste do Pará, o Norte de Goiás e Nordeste de Mato Grosso.
- Acesso Marítimo: pelo canal de acesso, com profundidade natural de 27 m e largura aproximada de 1,8 km.
- Acesso Fluvial: rios Mearim, Pindaré, dos Cachorros e Grajaú, com pequenas profundidades.
- Em 2012, a movimentação total de cargas do porto do Itaqui cresceu expressivamente em relação ao ano de 2011. Isso representa 12,84% a mais, resultando na marca inédita de 15,7 milhões de toneladas movimentadas. Destaca-se o crescimento da movimentação de combustíveis e óleos minerais (7,38%), da soja (9,62%) e de fertilizantes e adubos (38,3%).
- O incremento das importações combustíveis e de fertilizantes (10,18%), somado ao incremento das exportações de soja (9,62%) e milho (1,329%), contribuiu para esse resultado.

Porto de Fortaleza

Características:

- Área de influência engloba todo o Estado do Ceará, Piauí, parte do Maranhão, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Paraíba. Estende-se às regiões Norte e Centro-Oeste, ao Vale do São Francisco e a outras áreas de alcance de distribuição de cargas movimentadas do porto.
- Acesso Marítimo: com profundidade de 14 m no canal de acesso, com extensão de 3,5 km e largura de 160 m.
- Área total: 110.000 m².
- Número de Berços: 2.
- Extensão atual do cais: 350 m.
- Calado: 10 m.

Pecém

- Área total: 400.000 m².
- Número de Berços: 2.
- Extensão atual do cais: 350 m.
- Calado: 15 m (berço externo) e 14 m (berço interno).
- Área de Armazenagem: 16.000 m².

Porto de Rio Grande

Características:

- Administrado pela Superintendência do porto de Rio Grande, com profundidade de 18 m de canal externo (fora os molhes da Barra), no canal interno 16 m; no Porto Novo, o calado é 10 m, com obras ficará com 14 m.

É o porto mais meridional do Brasil, situa-se à margem direita do canal do Norte, que liga a Lagoa dos Patos ao Oceano Atlântico. Compreende o Porto Velho, Porto Novo e Superporto e área de expansão de São José do Norte.

- Em 2010, a movimentação geral de cargas no porto de Rio Grande ultrapassou os níveis de 2008 e, em relação a 2009, apresentou crescimento de 9,5%, que foi impulsionado principalmente pela movimentação de combustíveis e óleos minerais, contêineres (maioria destinada às exportações), fertilizantes e soja.
- O crescimento acentuado da movimentação de fertilizantes em 2010, em relação a 2009, pode ser atribuído principalmente à queda da movimentação observada durante o ano de 2009, que foi provocada pela formação de estoques.
- Rio Grande, a quarta maior movimentação de cargas entre os portos organizados, apresentou um desempenho semelhante ao do porto de Itaguaí.

Porto de Manaus

Características:

- Dividido em dois: Flutuante de Roadway (para embarque e desembarque de passageiros) e Flutuante das Torres (movimento das cargas).
- Este porto tem apresentado acréscimo na importação, com ênfase nas cargas de aço e de projetos.

Porto Itapoá

Característica:

- Situado em Santa Catarina.

Recorde em Itapoá

No final do ano passado, o Porto Itapoá superou mais uma marca. A operação do navio Archimidis, do armador Maersk Line, que faz a linha Ásia-América do Sul, garantiu ao terminal seu novo recorde de produtividade, de 143,5 mph (movimentos por hora), e 36,7 movimentos por equipamento (porteiner).

O navio atracou em Itapoá à noite e, em pouco mais de sete horas, 1.105 movimentos foram registrados. O Archimidis é um dos grandes navios que operam em águas brasileiras, com 317 m de comprimento e 43 m de largura.

Atualmente, os três melhores registros nacionais de movimentação por navio são de terminais de Santos e um terminal de Santa Catarina,

enquanto o maior índice de movimentação por equipamento ainda é do Porto Itapoá, com média de 49,0 mph, alcançada em dezembro de 2011.

O Porto Itapoá iniciou suas operações em junho de 2011 e, desde então, tem apresentado gradualmente recordes operacionais que indicam a alta performance do terminal. Operando com quatro portêineres, os seus índices de produtividade são comparáveis aos dos principais terminais de contêineres do mundo, como Cingapura, Antuérpia e Roterdã.

Em novembro passado, até a operação do navio Archimidis, a média de mph do terminal estava acima de 90 mph por navio, e acima de 35 mph por equipamento. Em 2014, o mph médio do terminal deve ficar acima de 80 mph.

O índice mph é utilizado no meio portuário para medir a produtividade dos terminais. É calculado o número de movimentos feitos por um terminal, em um determinado navio, num tempo específico. Quanto maior o índice de mph, mais rapidamente se desenvolve a operação e menos custo é gerado para armadores, exportadores e importadores.

A Secretaria de Portos autorizou a expansão e adequação do Terminal de Uso Privado (TUP), localizado em Santa Catarina, na Baía da Babitonga. A autorização prevê a ampliação do píer e pátio do TUP Itapoá, que é dedicado à movimentação e armazenagem de cargas gerais e carga containerizada. Atualmente, a plataforma do porto tem 630 m de cais, dividida em dois berços de atracação de 315 m por 43 m de largura.

O projeto de ampliação inclui a implantação de mais uma nova ponte de acesso e ampliação do cais atual de 630 m p/1.209,38 m de

comprimento, e ainda a ampliação da retroárea, de forma que todo o terreno totalize 484.129,72 m².

Essa estrutura possibilita a movimentação de aproximadamente 2 milhões de TEUs por ano. Hoje, a capacidade do terminal é de 500 mil TEUs/ano. Em 2013 e 2014, a movimentação já ultrapassou a marca dos 450 mil TEUs movimentados em cada ano. O valor global de investimento previsto é de R\$ 488 milhões.

Principais entraves dos portos brasileiros

- Recente pesquisa com os membros do Fórum Nacional da Indústria apontou os portos como a principal preocupação dos empresários na área de infraestrutura, com 76% de menções. Esse item superou até os altos custos de energia elétrica, com 73%.

Além dos problemas ligados às instalações e aos equipamentos, as empresas se queixam da demora na liberação das cargas, dos altos custos de estiva, capatazia e praticagem e das greves recorrentes, entre outros temas. A gestão deficiente se mostra também na falta de coordenação dos diversos órgãos públicos que atuam num porto (*Valor Econômico*).

Outros problemas graves vividos pelos portos brasileiros são o excesso de papel e a burocracia gerada pela atuação de vários órgãos e entidades que fazem serviços distintos, como segurança, fiscalização tributária, sanitária e ambiental e a regulação das relações de trabalho. O programa “Porto sem Papel” foi uma das principais promessas de solução apresentadas pelo governo federal para reduzir a burocracia. Entretanto, três anos após o início da implementação, há muitas críticas de que o papel continua circulando nas operações e que ainda há muito que melhorar.

O “Porto sem Papel” continua entregando papel. Ele funciona para o registro da carga, mas não para o cadastro do navio ao atracar e sair do porto.

Representantes do setor argumentam sobre a necessidade de fornecer informações muito detalhadas, o que acaba demandando um longo tempo dos responsáveis pelo preenchimento do documento. Eles passaram a acumular dupla função, já que também precisam fornecer papéis para vários órgãos que ainda não estão incluídos no sistema. O resultado é a burocratização de algo que deveria ser desburocratizado.

Segundo a SEP, o programa prevê a racionalização de informações em um sistema informatizado, por meio do documento único virtual. O órgão afirma que as medidas estão sendo implementadas em todos os portos públicos, com investimentos previstos de R\$ 114 milhões até o fim do ano passado.

As reclamações de quem atua na área portuária foram corroboradas pela pesquisa Confederação Nacional do Transporte (CNT) do Transporte Marítimo de 2012. Segundo os dados, entre os agentes que mencionaram a existência do programa nos portos em que atuam, 57,5% avaliaram que a medida não trouxe mais celeridade nas autorizações dos órgãos anuentes, 75,4% dos agentes avaliaram que não reduziu o tempo de espera para atracação/operação dos navios. E, para 86,1% dos entrevistados, houve aumento do volume de trabalho, à medida que nem todos os órgãos anuentes operam pelo “Porto sem Papel”.

Em relação ao Porto 24 horas, a queixa do setor é que o funcionamento não ocorre dia e noite. Faltam servidores disponíveis nos diferentes órgãos para atuar na chegada e na saída dos navios, sobretudo durante a madrugada. O programa foi lançado em 2013 para aumentar

a capacidade de atendimento dos órgãos anuentes, a fim de acelerar o controle e a fiscalização de mercadorias e cargas.

Mas, na prática, as embarcações continuam esperando muito tempo para atracar e para que os contêineres sejam retirados. “A média de espera é de 17 dias. Mas já houve um caso esdrúxulo de um navio que esperou sessenta dias para atracar no porto de Paranaguá, pagando uma média de US\$ 20 mil por cada dia parado”, lembra o presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado do Paraná, Argyris Ikonomou.

Entre os problemas apresentados, temos também um “nó ao chegar aos portos”. Não adianta um porto que funcione bem, se caminhões e trens não conseguem chegar a ele com agilidade. O acesso terrestre às áreas portuárias é um grave entrave ao estímulo do comércio exterior e da cabotagem no Brasil. Não podemos pensar nos portos isoladamente. Eles possuem portas de entrada e de saída. Os corredores ainda são inadequados.

Segundo o Fórum Econômico Mundial de 2014, de 144 países, o Brasil ocupa a posição de número 122, em relação à qualidade da infraestrutura portuária. Entre as justificativas, estão justamente a insuficiência de acessos terrestres, rodoviários e ferroviários, além de limitações de espaço nos terminais e retroáreas para armazenamento de produtos e contêineres, além da carência e obsolescência de equipamentos. Os dados revelam que mais de um terço dos portos brasileiros possui acessos rodoviários classificados como regulares ou ruins.

A falta de linhas ferroviárias de acesso aos portos é um dos problemas. E quando elas existem, na maioria dos casos, atravessam as cidades, o que gera desconforto e queixas dos moradores. Outra reclamação

é que as cidades ao redor dos portos impedem o crescimento das zonas portuárias.

Os caminhões também têm dificuldade para acessar os portos, enfrentando filas à espera do carregamento. O motivo é a falta de vias exclusivas para esse tipo de veículo na entrada e saída dos portos. A solução é a construção de terminais fora da zona portuária. Com isso, a carga fica mais bem distribuída e, conseqüentemente, o volume transportado sobrecarrega menos os corredores rodoviários. Para isso, várias etapas precisam ser vencidas, como os estudos de viabilidade do projeto, a obtenção de licença ambiental, a licitação, a aprovação pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e a efetiva construção. Estamos falando de um prazo de, no mínimo, cinco anos para cada terminal.

Principais Portos do Mundo

- Roterdã
- Portos da China – Xangai
- Antuérpia
- Hamburgo
- Nova York

No *ranking* dos maiores portos do mundo, os de Cingapura e Xangai ocupam os primeiros lugares em número de contêineres e em volume de cargas, segundo o *ranking* elaborado pela American Association of Ports Authority (AAPA). Cingapura, um dos tigres asiáticos, situado entre a Malásia e a Indonésia, tem seu porto entre os primeiros, desde 1986, tendo chegado ao primeiro lugar em

2005, quando desbancou o holandês porto de Roterdã, que ainda é o maior do mundo em extensão.

Portos de Roterdã

- Provavelmente, o mais moderno do mundo.
- Em 2013, movimentou 560 milhões de toneladas de carga e 32,6 milhões de TEUs (contêineres de 6,1 m).
- No primeiro semestre de 2014, com um crescimento de 1%, registrou 214,9 milhões de toneladas, aumentando 12% na parte de contêineres.
- Atualmente, ocupa uma área de 10,5 mil ha, com 80 km de cais. Sempre pensando no futuro, os holandeses estão acelerando o avanço sobre o Mar do Norte, com a construção do projeto/ extensão 2, que, começando a operar em 2013, acrescentará ao porto o equivalente a três mil campos de futebol, com 3 km de cais, com calado de mais de 20 m.
- A grande vantagem logística de Roterdã, que é situado no Reno, com conexão ao Danúbio, em fantástica hidrovia de 3,4 mil km até o Mar Negro, pode favorecer a Rússia, além dos seiscentos milhões de habitantes das cidades europeias.
- Calculam-se quase trinta mil empresas usuárias (exportadoras e importadoras); é o primeiro em infraestrutura portuária.

Em boa parte do complexo, na área denominada Maasvlakte, o Delta Terminal opera automaticamente com os contêineres conduzidos por caminhões, carretas e guindastes-robôs, controlados a distância por

computadores. Os contêineres são retirados e colocados nos navios por gigantescos portêineres (Automated Stackers Cranes – ASCs) e controlados por apenas três homens, um deles a bordo, os quais movimentam 35 unidades por hora. Assim, até ASCs (e 18 trabalhadores), nos grandes navios, podem processar 210 contêineres/hora, ininterruptamente, nas 24 horas do dia. No Delta, em menos de dez horas, pode ser totalmente descarregado um navio com 2 mil contêineres.

Entre os sessenta terminais existentes no porto, destacam-se os quatro controlados pela Hutchison, tendo à frente o Euromax, por onde transitaram mais de 9,3 milhões de TEUs; em 2010, Roterdã registrou crescimento médio de 13%, chegando a cerca de 429 milhões de toneladas, bem acima dos tradicionais concorrentes de Hamburgo e Antuérpia. O porto recebeu 33 mil navios oceânicos e 110 mil embarcações fluviais. A administração dispõe de apenas 1.200 funcionários, mas o porto proporciona 90 mil empregos.

- O porto ocupa os 40 km de margem do Rio Reno até o Mar do Norte, onde estão localizados os terminais das novas extensões Maasvlakte 1 e 2, com calados de até 20 m.

Porto de Xangai – China

Nascido ao lado do povoado ribeirinho na foz do rio Yangtzé, no século V, Xangai (caminho do mar em mandarim) tinha o nome de Shen ou Hu. Em 2010, o porto atingiu a movimentação de carga de 670 milhões de toneladas e 29,5 milhões de TEUs (contêineres de 6,1 m). Em 2012, foi o segundo no *ranking* mundial de portos, com movimentação de 736 milhões de toneladas de carga, e o primeiro em contêineres, com 32,5 milhões de TEUs. Em 2013, entre os dez maiores, Xangai ficou em primeiro, com 33,6 milhões de TEUs.

O imenso porto com área de 3,6 km², cais totalizando 85 km, com 800 berços, subdivide-se em três grandes terminais: Wusong, Waigaoqiao e novo Yangshan. Mantendo um relacionamento comercial de quinhentos portos de duzentos países, Xangai recebe cerca de 60 mil navios, sendo 28 mil de linhas marítimas internacionais do exterior e o restante do interior, via fluvial.

- Com apenas 0,06% do território e 1% da população da China, Xangai contribui com um oitavo da renda nacional. O volume de carga movimentada no porto corresponde a 10% do total apurado em toda a rede nacional, incluindo 25% das *commodities* registradas no comércio exterior.
- Todo o complexo tem administração local municipal, sob a responsabilidade da Shanghai Internacional Port Group, com a participação de trinta empresas privadas, correspondendo a 30% do capital; os principais terminais são dos armadores China Shipping, Maersk e Hutchison.

Porto Ningbo-Zhoushan – China

O mais antigo da China; as origens datam de milhares de anos junto ao histórico do nascimento da civilização. Era a célebre Rota da Seda, formada como uma iniciativa de colaboração entre o porto de Ningbo e Zhoushan. É a segunda maior porta da marinha do mundo.

O porto tem 28 km de cais, subdivididos em sete áreas: Yongjiang, Zhenhai, Beilun, Daxie, Chuanshan, Meishan e a Ningbo Port. Nelas, estão localizados os terminais de trinta empresas privadas que operam no porto. Seu cais é o maior do mundo em águas profundas (calado natural de 15 m a 22 m), existem 355 berços de atracação, podendo

atracar petroleiros de 440 mil t/dwt para descarga de petróleo e graneleiros de 300 mil toneladas.

- Confirmando sua posição em segundo lugar na escala mundial (atrás apenas de Xangai), Ningbo movimentou 809 milhões de toneladas de carga. O processamento de contêineres, em alta de 11,6%, subiu para 17,3 milhões de TEUs. O porto tem um histórico recorde mundial na movimentação de contêineres: 223 unidades/horas numa ponte rolante, mais que o dobro da marca brasileira obtida pelo terminal Libra, em Santos.

Porto de Qingdao – China

Junto ao Mar Amarelo, localizado na Península de Shandong, o porto de Qingdao está em sétimo lugar na lista dos dez maiores portos do mundo. É um porto natural e tem conectividade com mais de 450 portos, em mais de 130 países, sendo considerado o maior porto para minério, rivalizando com Ningbo no recebimento de petróleo.

Operacional por quase três décadas, o porto de Qingdao é conhecido principalmente por seu transporte de carvão no país. Atualmente, em termos de estatística, é o maior porto de embarque de carvão em nível mundial e, internamente, é responsável por quase 50% do transporte de carvão do país, entre o Norte e o Sul. Em 2013, movimentou 450 milhões de toneladas de carga. O processamento de contêineres chegou a 15,5 milhões de TEUs.

Porto Tianjin – China

É o quinto maior porto situado no Haihe River, o porto de Tianjin está em quinto lugar na lista dos maiores portos do mundo. Atualmente, ele está conectado a mais de quatrocentos portos, em cerca

de duzentos países em todo o mundo, número que deverá subir pelos próximos quatro anos. O porto de Tianjin é o terceiro maior porto da China e a única porta maior no Norte do país. Em 2013, movimentou 500 milhões de toneladas de carga.

Porto de Yangzhou – China

É o sexto maior porto no sul da China, o porto de Yangzhou goza de conectividade com mais de trezentos portos em cem países. A porta constitui o esteio para o cinturão industrial encontrado nas regiões de Guangxi, Yunnan, Hunan e Jiangxi. A porta de Huangpu também forma uma parte da porta Yangzhou. Em 2013, movimentou 330 milhões de toneladas de carga.

Porto de Cingapura

Uma vez classificado como o maior do mundo, o porto de Cingapura caiu dois lugares e agora está em terceiro lugar na mesma categoria. Do ponto de vista econômico do país, o porto de Cingapura desempenha um papel muito importante, pois atende ao mercado de reexportação em uma escala gigantesca. No relatório do Fórum Econômico Mundial, referente ao período de 2011/2012, em pesquisa compreendendo 142 países, o porto asiático de Cingapura foi considerado o melhor do mundo, à frente de Roterdã.

O porto de Cingapura representa 7% do PIB daquele país, sendo que 20% do comércio mundial passa por ele. Xangai, na China, é o mais ativo do mundo em toneladas transportadas. É caracterizado como marítimo ou fluvial, por usar tanto o Mar da China quanto os rios Yantzé e Huangpu – por causa dessa localização, a cidade é considerada a principal porta de entrada ao mercado chinês.

Embora não tenha grandes dimensões, mas bem organizado e administrado, o moderníssimo porto de Cingapura situa-se entre os líderes da movimentação de carga. Com área de 436 ha e projeto de expansão em curso, o porto dispõe de 12,8 km de cais, 52 berços de atracação e mais de trezentas pontes rolantes e guindastes.

O porto de Cingapura está ligado a mais de seiscentos portos espalhados por mais de cem países. Em termos de manuseio, a porta de navio lida com um quinto dos contentores de carga global e é responsável pelo trânsito de cerca de 50% do fornecimento global de petróleo bruto.

Porto de Hong Kong

Bem estruturado e administrado, o moderno porto de Hong Kong tornou-se um dos melhores do mundo. Certamente, a facilidade da movimentação da carga no cais, sem burocracia nem taxação abusiva e a custos reduzidos, deve ter contribuído bastante para a cidade ser considerada, pela décima sexta vez, a economia mais livre do mundo. Com apenas 10 km de cais e 279 ha de área, o porto processou, em 2013, 22,3 milhões de TEUs.

Nove grandes terminais privados, ocupando 7,6 km de cais, com 24 berços de atracação, respondem por mais de dois terços da movimentação de contêineres, entre os quais o Hong Kong International Terminals, o Modern Terminal Ltda. e o Asia Container Terminals. Na luta por falta de espaço, decorrente da movimentação de contêineres, ali desenvolveram duas criativas normas. Ao lado do cais foram construídos enormes e bem fortificados edifícios de até dez andares (três no subsolo), para o armazenamento de contêineres. A outra ideia é o desembarque de contêineres no costado dos navios,

ao largo do cais, para chatas-barcaças que podem transportar até 14 unidades para terminais menores no continente.

Porto de Antuérpia

- Situado na Bélgica, tem 30 mil km² e 10 milhões de habitantes (menor que o Rio de Janeiro).
- Principal porto da Bélgica, segundo da Europa, décimo nono em escala mundial, movimentou 178,2 milhões de toneladas de carga e 8,4 milhões de TEUs.
- Todos os serviços e as operações, a movimentação, a armazenagem e outros estão entregues a mais de quinhentas empresas privadas nacionais e estrangeiras.
- Recentemente, a Autoridade Portuária aprovou um investimento de 1,6 bilhão de euros, até 2025.

Porto de Busan – Coreia do Sul

O porto de Busan, também conhecido como Pusan, funciona como o maior porto da Coreia do Sul e sua segunda maior cidade. O décimo maior porto do mundo, o porto de Busan está situado no rio Naktong e forma uma fuga comercial importante entre o Oceano Pacífico e os países pertencentes à Eurásia.

As autoridades portuárias de Busan são esperadas para revelar uma nova porta com o nome de Nova Busan Porto, para proporcionar maior facilidade nas operações do porto de Busan. A construção do novo porto está prevista para ser concluída até 2015. Em 2013, o porto movimentou 17,7 milhões de toneladas de carga.

Porto de Hamburgo

- Administração estadual – pode arrendar para o setor privado pelo prazo de trinta anos, prorrogáveis.
- Ocupa uma área de 75 km².
- A iniciativa privada, sem envolvimento estatal, é responsável pela parte comercial e industrial (movimentação de carga, armazenagem, transportes e processamento de mercadorias).
- Terceiro no *ranking* europeu, movimentou 121,2 milhões de toneladas e 7,8 milhões de TEUs.
- O Laborpool – OGMO – tem apenas 1.800 homens para todo o sistema, elaborado com moderníssimos equipamentos, e não chega a três o número de trabalhadores utilizados para movimentar um contêiner.
- Custo médio: US\$ 110,00.
- A Câmara de Comércio de Hamburgo possui 118 mil empresas associadas. É o terceiro porto europeu, só perde para Roterdã e Antuérpia.

Dados compilados pela CNT apontam que, entre janeiro e novembro de 2014, a União investiu 67,5% dos recursos previstos para o setor de transportes, em 2014. Foram aplicados R\$ 12,1 bilhões, dos R\$ 18 bilhões autorizados pelo governo federal. Os dados estão disponíveis no *Boletim Econômico* divulgado pela entidade em dezembro.

Do total pago, R\$ 7,5 bilhões correspondem a restos a pagar, valores autorizados em anos anteriores que foram efetivamente liberados somente em 2014. Dos valores autorizados para o orçamento de 2014, foram pagos apenas R\$ 4,6 bilhões, o equivalente a 25,5% do total.

O modal ferroviário foi o que teve o maior percentual pago: 77,9%. Foram pagos, até novembro, R\$ 2,2 bilhões dos R\$ 2,8 bilhões autorizados pela União para 2014, contabilizando restos a pagar e verbas do orçamento de 2014. Em seguida, vem o modal aéreo, com 70,6%, num montante que chegou a R\$ 1,6 bilhão. Para o segmento, foram autorizados R\$ 2,2 bilhões. O rodoviário foi o que recebeu a maior quantia. Com R\$ 8 bilhões investidos no período, o governo federal pagou 67,7% do montante autorizado. Já o modal aquaviário ficou com a menor parcela de recursos e atingiu o menor percentual. Foram pagos R\$ 239,2 milhões, o equivalente a 25,6% do total previsto para o ano.

Conforme dados da Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho da Antaq, no terceiro trimestre de 2014, os portos brasileiros movimentaram 251,1 milhões de toneladas de carga. O número representa um acréscimo de 1% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Ao todo, houve um aumento de 11,6 milhões de toneladas movimentadas nos portos organizados e nos terminais de uso privado do Brasil.

O balanço contabiliza os resultados de portos organizados e de TUPs.

A movimentação nos portos organizados apresentou queda de 1,5%, totalizando 91,4 milhões de toneladas. Já o trabalho de carga nos TUPs subiu 2,4%, com 159,7 milhões de toneladas.

Nos terminais privados, as principais cargas movimentadas foram minério de ferro, combustíveis, bauxita, soja e carvão. Nos portos públicos, o destaque foi para o minério de ferro, combustíveis e soja. O combustível, com 3,3 milhões de toneladas, obteve o melhor desempenho.

O granel sólido corresponde a 61,3% do total, com 153,8 milhões de toneladas. Já o granel líquido ficou com 23,3%.

Fonte: Carlos Tavares – Os 10 maiores pontos do mundo.

Palestra pronunciada em 14 de abril de 2015