

CONAPRA

CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM

COMISSÃO NACIONAL
PARA ASSUNTOS DE
PRATICAGEM
17 de Julho de 2013



REUNIÃO CNAP

- ◆ O CLIENTE E REGULADOR do serviço de praticagem é o ESTADO
- ◆ O ESTADO É REPRESENTADO PELA AUTORIDADE MARÍTIMA
- ◆ Na reunião de hoje o CLIENTE/REGULADOR convocou o PRESTADOR DO SERVIÇO para se manifestar sobre o processo de regulação
- ◆ Considerar Armadores e Práticos como as duas partes cuja relação a CNAP deve mediar é uma VISÃO EQUIVOCADA
- ◆ Os USUÁRIOS do Serviço de Praticagem que devem ser ouvidos são os comprometidos com o interesse do país.
- ◆ INTERESSE PÚBLICO X INTERESSE PRIVADO

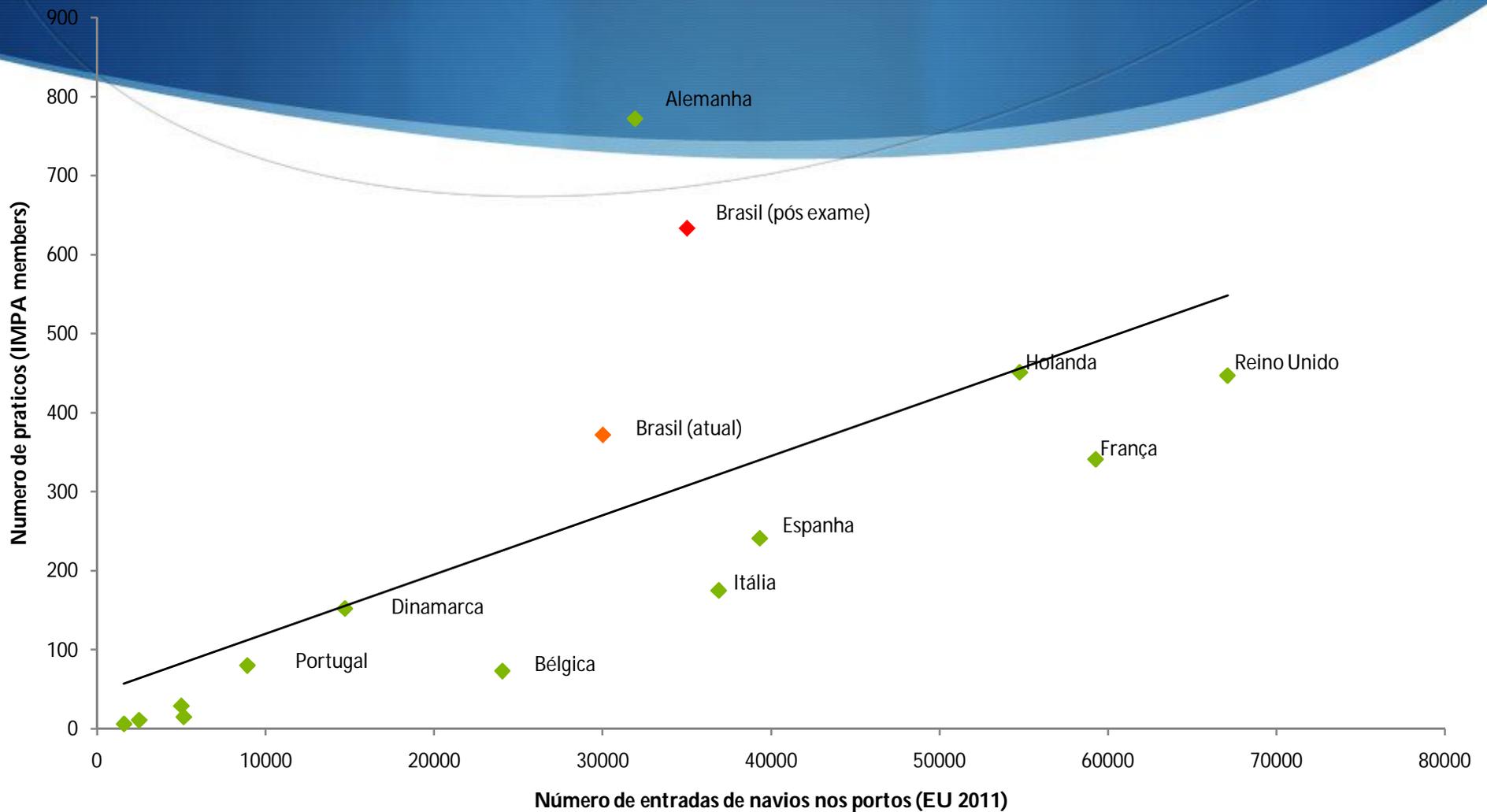
CONFIABILIDADE

- ◆ Faltam informações sobre o Serviço de Praticagem;
- ◆ Faltam dados estatísticos confiáveis;
- ◆ Números da ANTAQ e previsões da SEP não refletem realidade;

CONFIABILIDADE

- ◆ CARTA DPC 20fev: "...de acordo com informações da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP) dentro do escopo do Plano Nacional de Logística Portuária, para a área de influência onde se localizam as ZP, em termos de alocação de carga projetada, com base nos últimos dados coletados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, tem-se para esta área de influência destes quatro portos/terminais, para o ano 2030, a expectativa de movimentação de 10.160.689 toneladas. Esta expansão resulta em uma taxa de crescimento de 7,23% ao ano. Além disso, seguem abaixo relatados os investimentos em obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)...:
- ◆ ZP 06 Areia Branca: Lotação 4, efetivo 3 (2 +70anos) 2 praticantes e 1 vaga PS2012
- ◆ ZP 07 Natal: Lotação 6, efetivo 5 (1 +70anos) 3 praticantes e 1 vaga PS2012
- ◆ ZP 08 Cabedelo: Lotação 4, efetivo 3 (0 +70anos), 0 praticantes e 2 vagas PS2012
- ◆ ZP 11 Redes e Temib: Lotação 5, efetivo 2 (1+70anos), 1 praticante e 2 vagas PS2012

Comparativo Número de Práticos versus Total anual de movimentações de entrada em portos



CONFIABILIDADE

- ◆ CONAPRA organizou seminário com uma seleção de especialistas e fontes de informação;
- ◆ As informações não despertaram o interesse da CNAP que nem sequer esteve representada durante a totalidade do evento;
- ◆ Compromissos assumidos nas discussões em torno da definição do Processo Seletivo foram abandonados;
- ◆ Falta de compromisso com o aspecto mais importante do Serviço: o treinamento e capacitação dos profissionais.

RELATÓRIO CNAP

- ◆ Metodologia proposta é apresentada como à prova de críticas
- ◆ 36 “Discussão acontecerá na etapa de operacionalização da metodologia proposta”
- ◆ 77 “A metodologia é flexível e permite a aplicação em diferentes ZPs
- ◆ 73 “A CNAP considerará os aspectos citados nesta contribuição, embora entenda que os mesmos já estão contemplados na metodologia proposta” .

RELATÓRIO CNAP

- ◆ 66 B “os price caps serão estabelecidos a partir da metodologia proposta e não a partir dos acordos em vigor, uma vez que os mesmos podem apresentar distorções”;
- ◆ 73 “Baseada em princípios de regulação econômica, a metodologia proposta visa estabelecer preços máximos (*price caps*). Respeitando-se os *price caps* estabelecidos, os preços poderão ser livremente negociados entre as partes.”
- ◆ 83 Contribuição acatada “No modelo atual, a Autoridade Marítima define as características do serviço de praticagem e, no caso de não haver concordância na negociação entre as partes, estabelece, por meio de portarias, preços referenciais para cada porto. Esses preços referenciais são fixados de acordo com o costume do lugar, conforme previsto no Código Civil, tomando por base os últimos preços negociados, e são reajustados periodicamente”. Quanto à justificativa apresentada, a Comissão entende que o modelo atual foi considerado na proposta apresentada, a qual teve como motivação os problemas decorrentes da falta de regulação econômica no setor. A aplicação da metodologia deverá respeitar as disposições contidas na Constituição Federal e na legislação de regência

RELATÓRIO CNAP

- 68 : "O *benchmarking* internacional sugerido busca identificar **uma remuneração média dos práticos por hora de manobra, e baseia-se em uma referência anual média de remuneração líquida a ser por eles auferida. Logo, a definição de uma Região de Referência não é o elemento central da metodologia proposta, mas sim a remuneração líquida dos práticos que nela atuam**" e "Por conta disso, o *benchmarking* internacional relevante é considerado como sendo a remuneração líquida de práticos operando em situações similares em portos internacionais."
- 36 – "O estudo de *benchmarking* internacional a ser realizado busca identificar uma remuneração líquida mínima para os práticos,..."

RELATÓRIO CNAP

- 67 “O objetivo último da regulação de preços, conforme proposta de metodologia submetida à Consulta Pública, é **minimizar distorções provenientes de práticas que revelam uso de poder de mercado**, ao mesmo tempo em que preserva o correto interesse desta classe de profissionais.”
- 74 “esta redistribuição de renda depende da elasticidade-preço da demanda dos armadores e das elasticidades em mercados secundários (donos de carga). A regulação de preços tem como objetivo reduzir o peso morto decorrente da utilização de poder de mercado, mas não visa criar distorções determinando arbitrariamente a alocação final”.

RELATÓRIO CNAP

- ◆ 39 “Necessidade de critérios quando ocorrer inadimplência do tomador de serviço” Resposta: “A contribuição está fora do escopo da Consulta Pública, que trata de metodologia proposta para a regulação de preços do serviço de praticagem.”
- ◆ 46 “O aumento de lotação de práticos não faz parte do escopo da metodologia proposta.”
- ◆ 10 “Em princípio, as manobras intermediárias consomem menos tempo e incorrem em menores riscos operacionais, o que implicaria na cobrança de menores preços pelas mesmas.”

RELATÓRIO CNAP

- ◆ O relatório foi elaborado pela **Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNAP)** e está organizado em quatro capítulos, incluindo este primeiro. No segundo capítulo são apresentadas as etapas seguidas na análise das contribuições recebidas na Consulta Pública. A análise das contribuições recebidas e os seus respectivos pareceres são apresentados no terceiro capítulo. **Por fim, no quarto capítulo são apresentadas as considerações finais do relatório da Consulta Pública.**

BRASIL PORTOS E VIAS DE ACESSO 2013

- ◆ A realidade é diferente dos números oficiais
- ◆ Gastos equivocados em dragagem – falta critério técnico nas avaliações de onde e como dragar.
- ◆ Previsão de gastos desnecessários em VTMIS.
- ◆ Projetos desenvolvidos pela SEP desvinculados das considerações técnicas IALA/PIANC.
- ◆ Limitações superadas pela expertise dos práticos
- ◆ Difícil prever o futuro mas a combinação de fatores negativos indica um processo inverso ao pretendido no PNLP

JUDICIALIZAÇÃO ANTES DA CNAP

- ◆ Representatividade do CENTRONAVE – questão presente na maioria das ZPs Problema de regulação social, não de preços.
- ◆ Falta de clareza no AMBIENTE REGULATÓRIO
- ◆ Não se consegue cobrar do CNPJ que se pretende representante do usuário
- ◆ Insegurança jurídica
- ◆ A legislação respalda a representação do armador pela agência para o pagamento, contudo, Instrução Normativa da Receita Federal exige que os pagadores sejam “locais”, ou seja, uma agência em Santos não pode pagar os serviços realizados em Vitória.

JUDICIALIZAÇÃO PROVOCADA PELA SINALIZAÇÃO DA CNAP

- ◆ Contratos em vigor – Atos jurídicos perfeitos. Discussão sobre a validade da fixação do preço diante dos contratos existentes.
- ◆ OFÍCIO SYNDARMA 135-13 para a CEARÁ PILOTS: “... V.Sas. Informam ainda que a partir de 01/06/2013, passariam a aplicar, provisoriamente, a correção sobre os valores de UP praticados, invocando, para tanto, o parágrafo 2º da Cláusula 2ª do Acordo, vencido em 31/03/2012. A propósito, cumpre-nos salientar que, através da reunião do dia 21 de fevereiro de 2013, da CNAP, **ficou deliberado que os preços fixados pela Autoridade Marítima deveriam ser mantidos até conclusão dos estudos pela Comissão para as Zonas de Praticagem**, fato este que corrobora para a inadequação de qualquer aumentos neste momento”
- ◆ Os preços em questão não foram fixados pela Autoridade Marítima, mas negociados entre as partes.

We offer three kinds of service:

GOOD - CHEAP - FAST

You can pick any two

GOOD service **CHEAP** won't be **FAST**

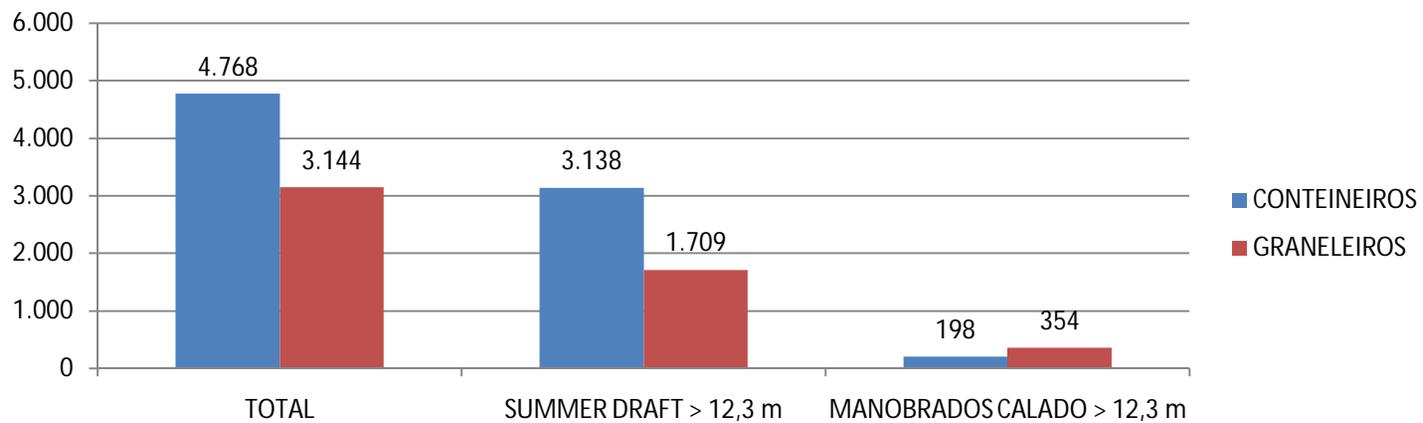
GOOD service **FAST** won't be **CHEAP**

FAST service **CHEAP** won't be **GOOD**

U NEAK SIGNS

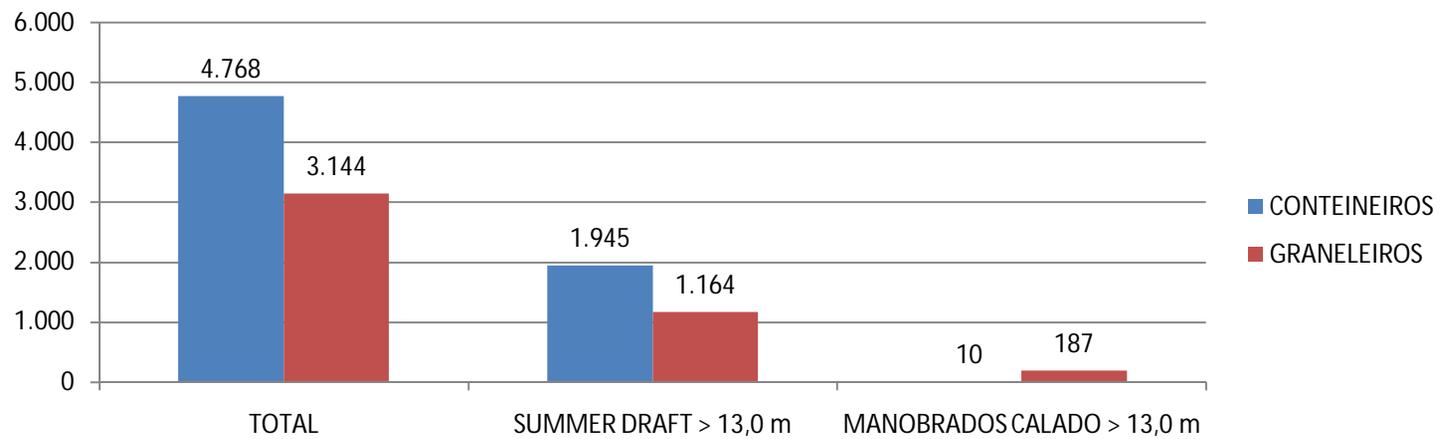
SANTOS

2012 - CALADO > 12,3 m



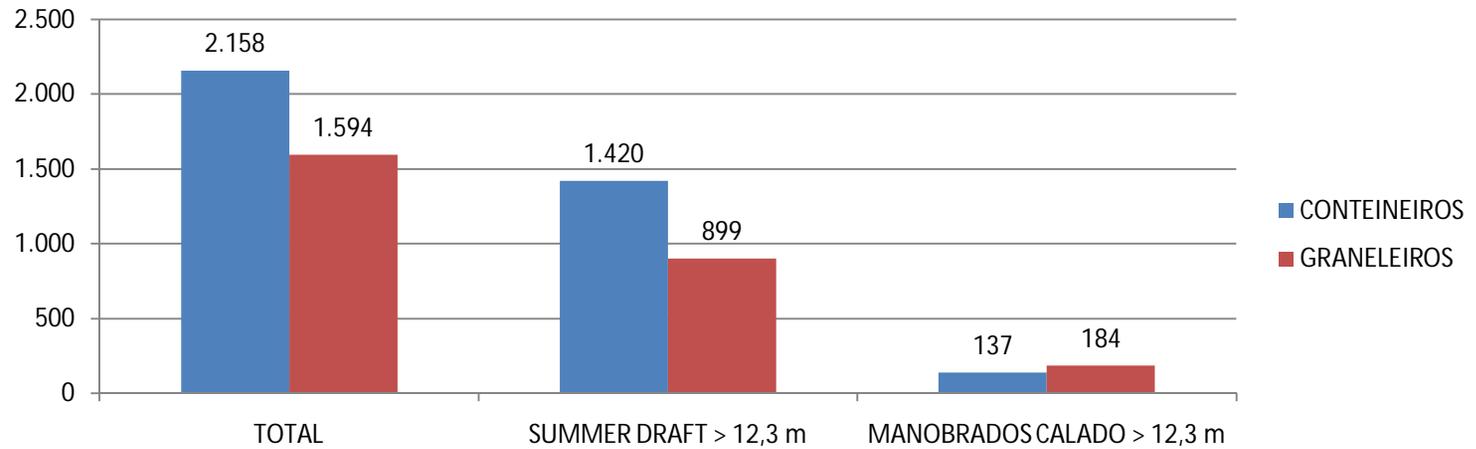
SANTOS

2012 - CALADO > 13,0 m



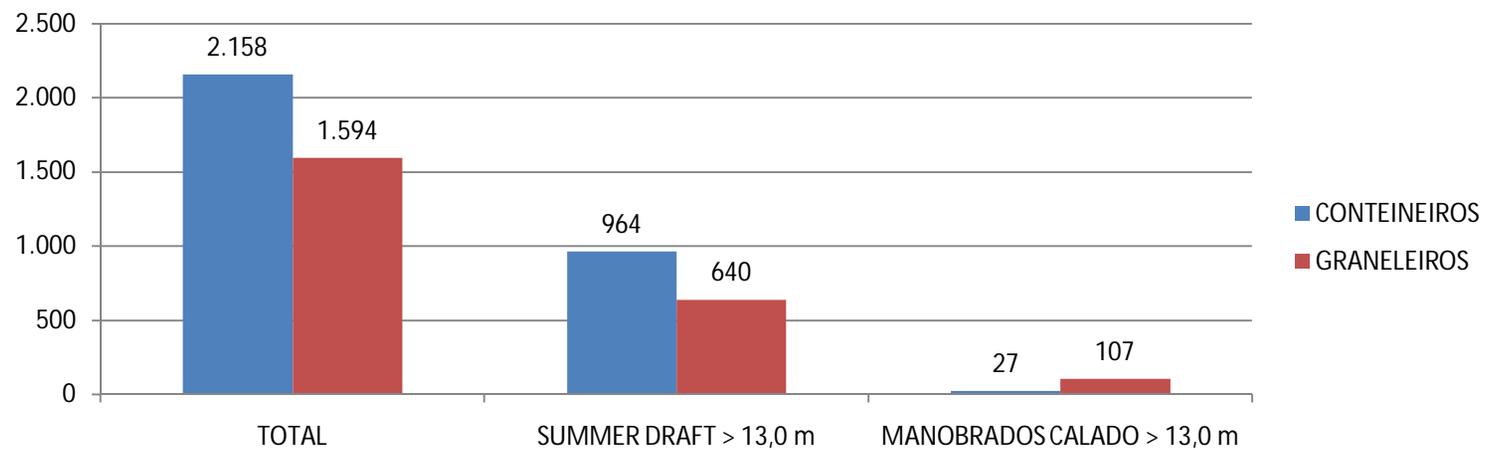
SANTOS

2013 - CALADO > 12,3 m



SANTOS

2013 - CALADO > 13,0 m



Varição Frete x Variação Praticagem
Janeiro de 2002 = Índice 100



PRATICAGEM: preço navio padrão (TAB 35.000) x variação IGP-M¹

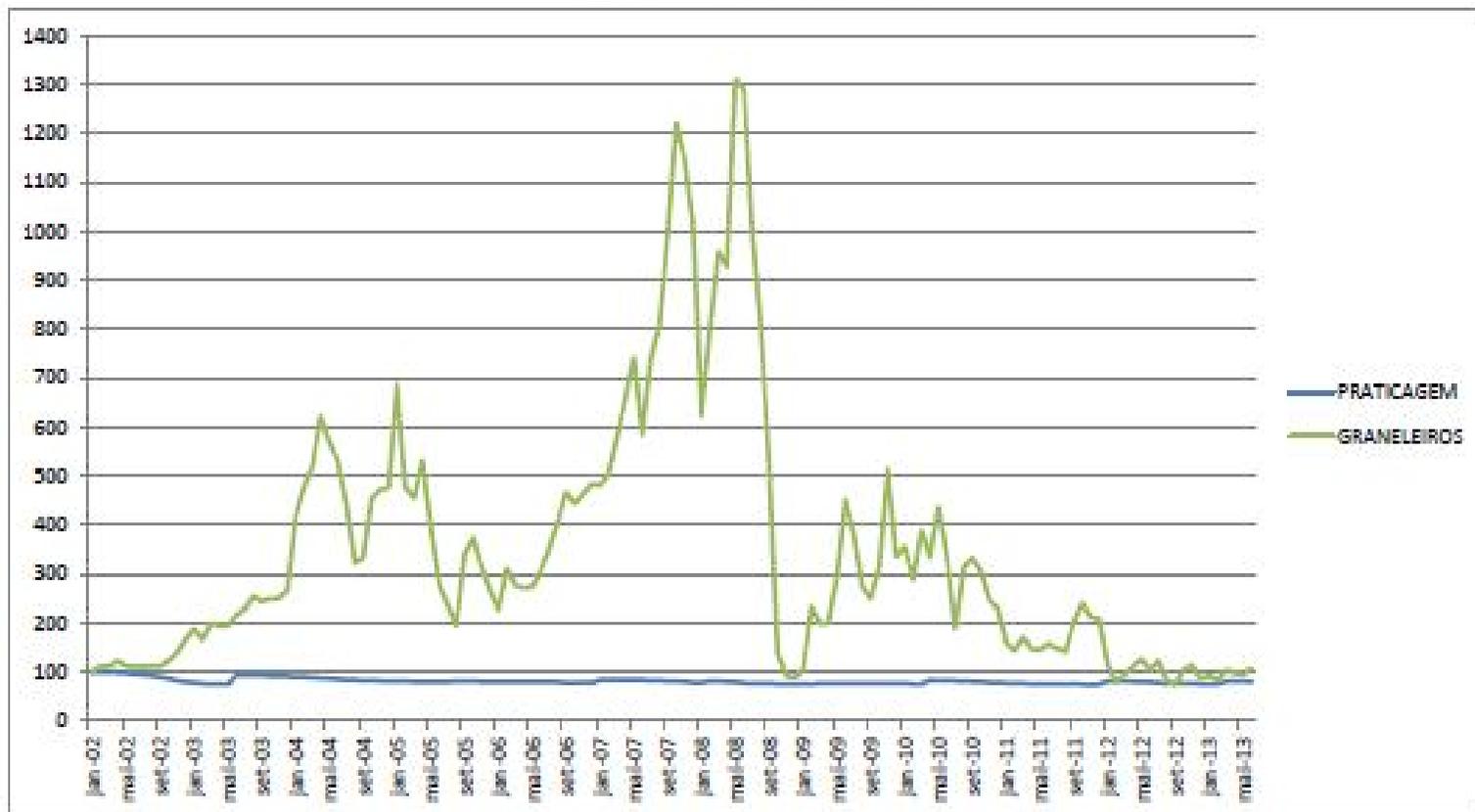
CONTEINEIROS: China Containerized Freight Index (CCFI)² x número médio contêineres movimentados por navio no Porto de Santos³

¹ <http://www.portaldosantos.com.br/estatisticas.htm>

² <http://en.chinashipping.com.cn/html/default.asp>

³ <http://www.portodosantos.com.br/estatisticas.php>

Varição Frete x Variação Praticagem
Janeiro de 2002 = Índice 100

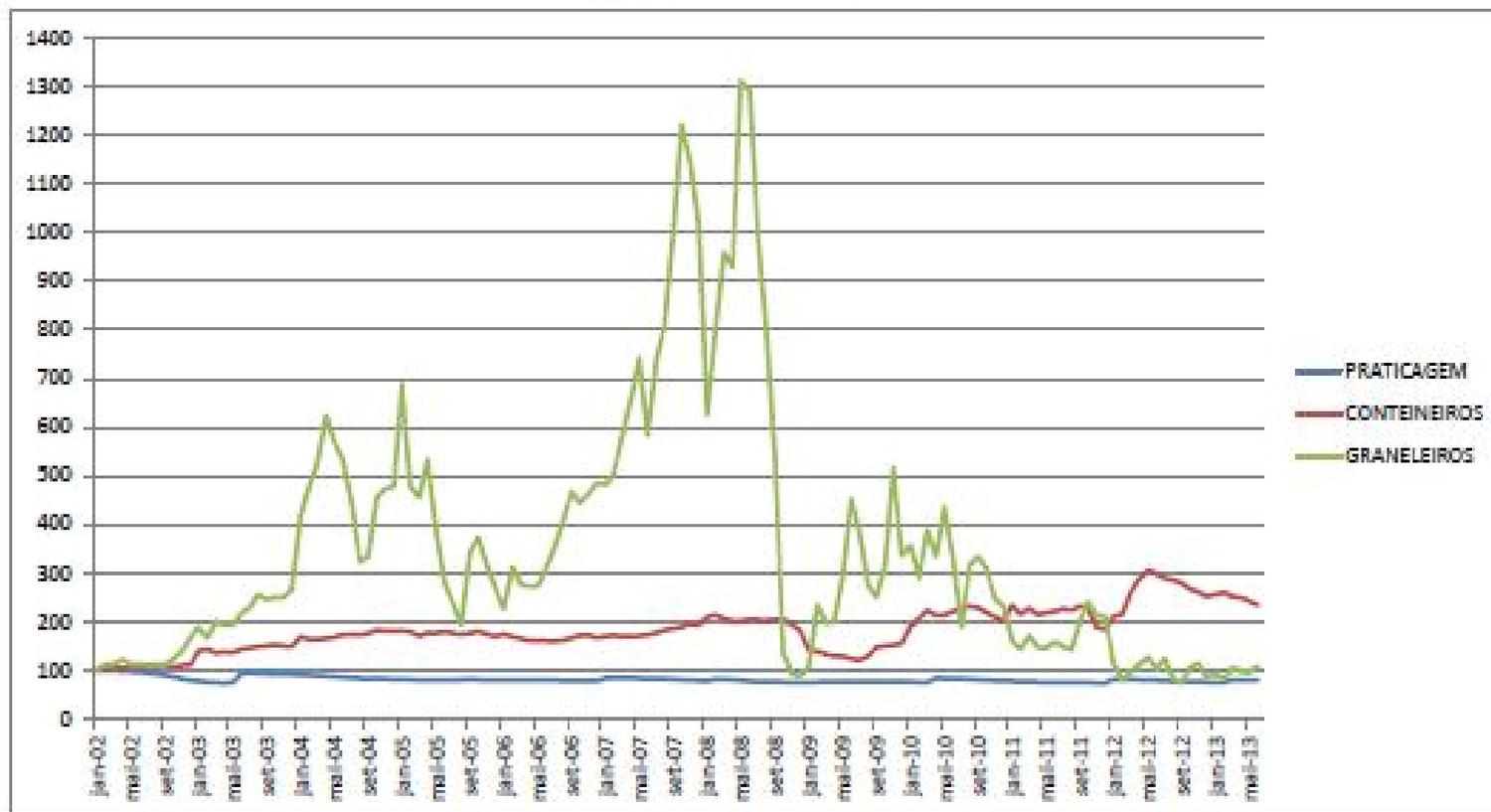


PRATICAGEM: preço navio padrão (TAB 38.000) x variação IGP-M⁴
GRANELEIROS: Baltic Dry Index (BDI)⁵

⁴ <http://www.portabrazil.net/sem.htm>

⁵ <http://www.bloomberg.com/apps/cbuilder?ticker1=BDI%3A:ND>

Varição Frete x Variação Praticagem
 Janeiro de 2002 = Índice 100



PRATICAGEM: preço navio padrão (TAB 35.000) x variação IOP-M¹

CONTEINEIROS: China Containerized Freight Index (CCFI)² x número médio contêineres movimentados por navio no Porto de Santos³

GRANELEIROS: Baltic Dry Index (BDI)⁴

¹ <http://www.portofozail.net/ogem.htm>

² <http://en.chinainfo.com.cn/fin/default.asp>

³ <http://www.portofozail.com.br/estatisticas.php>

⁴ <http://www.bloomberg.com/apps/cbuilder?ticker=BDIY%3AIND>

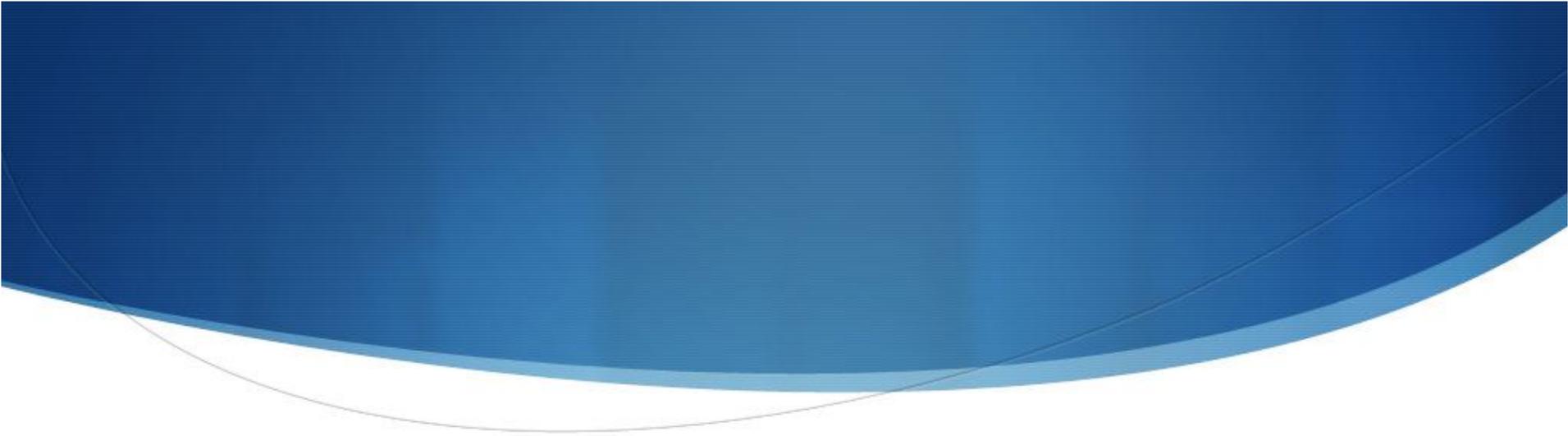
- ◆ “Recentemente, em 12/11/2012, Mauro Salgado, Presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários se manifestou de forma muito objetiva sobre esse tema, no jornal Valor Econômico:

Engano mais comum é o mantra "portos brasileiros são ineficientes" ou "as altas taxas portuárias reduzem a competitividade dos produtos nacionais". Nada mais falso. O grande gargalo são a burocracia e as dificuldades de acesso ao porto.

Repetido mecanicamente há décadas, quando ainda se podia justificar alguma generalização, tal discurso é invocado ainda hoje, algo inadmissível. Durante recente seminário em Brasília, uma entidade de classe afirmou, a jornalistas, empresários e autoridades, que os portos brasileiros cobram dos exportadores US\$ 400 por contêiner embarcado, enquanto o mesmo serviço custa US\$ 150 em outros países.

Ocorre que o exportador, via de regra, não paga nada ao terminal. Os terminais portuários cobram pelo serviço de movimentação (embarque e desembarque) de contêineres dos armadores, empresas donas dos navios - e não dos exportadores.

São os transportadores marítimos, os armadores, que cobram dos exportadores e importadores, dependendo da forma de contratação aplicada, pelo serviço de frete marítimo dos contêineres adicionado de taxas aplicadas, cujos valores são estabelecidos individualmente pelos armadores com seus clientes, procedimento comum em muitos países”



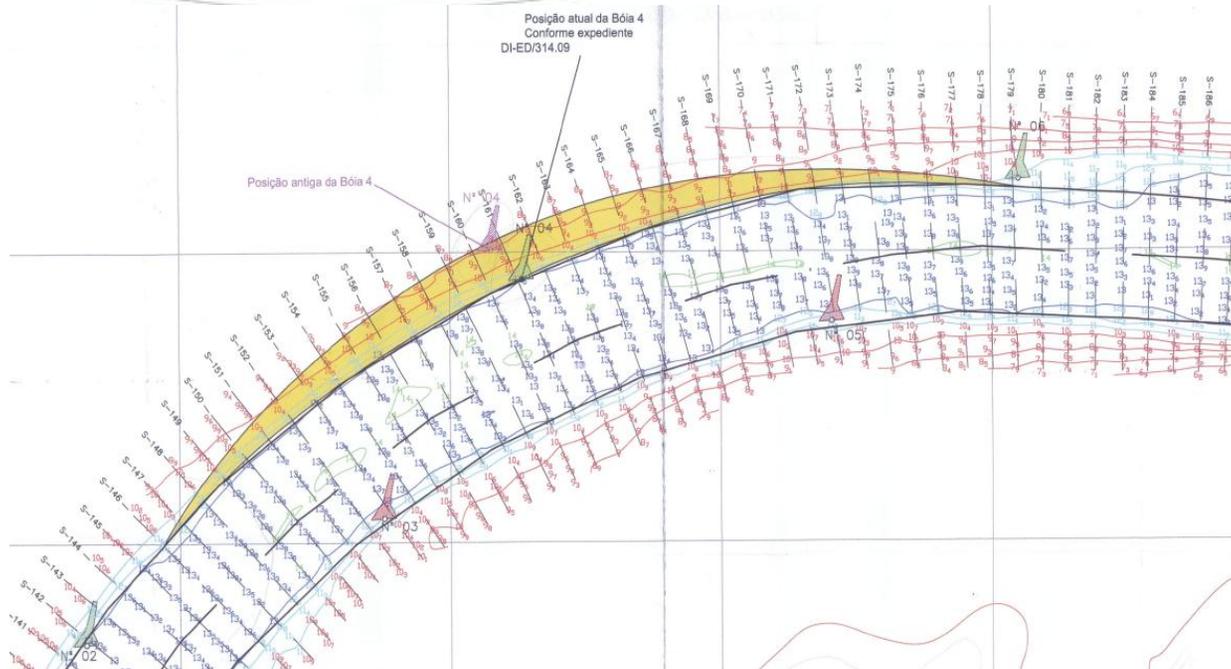
No mesmo sentido, foi emblemática a declaração de Vicente do Valle^[1], Primeiro Vice-Presidente da Associação Comercial de Santos, no Fórum Santos Export, realizado em 14/08/2012:

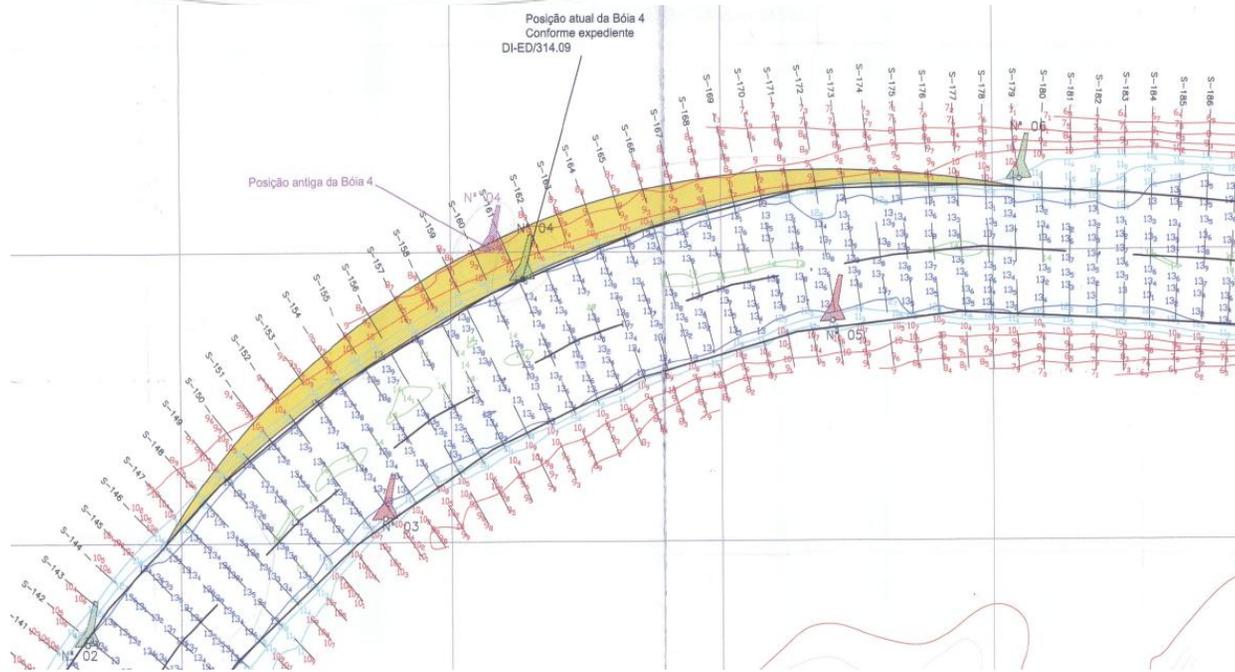
"Tivemos uma melhora em relação à produtividade do Porto de Santos, mas continuamos com problemas em relação ao preço. Antes da Lei dos Portos, pagávamos R\$ 120 reais por contêiner para o transporte de café. Em 2004, esse valor passou para R\$ 202 e, atualmente, está em R\$ 605".

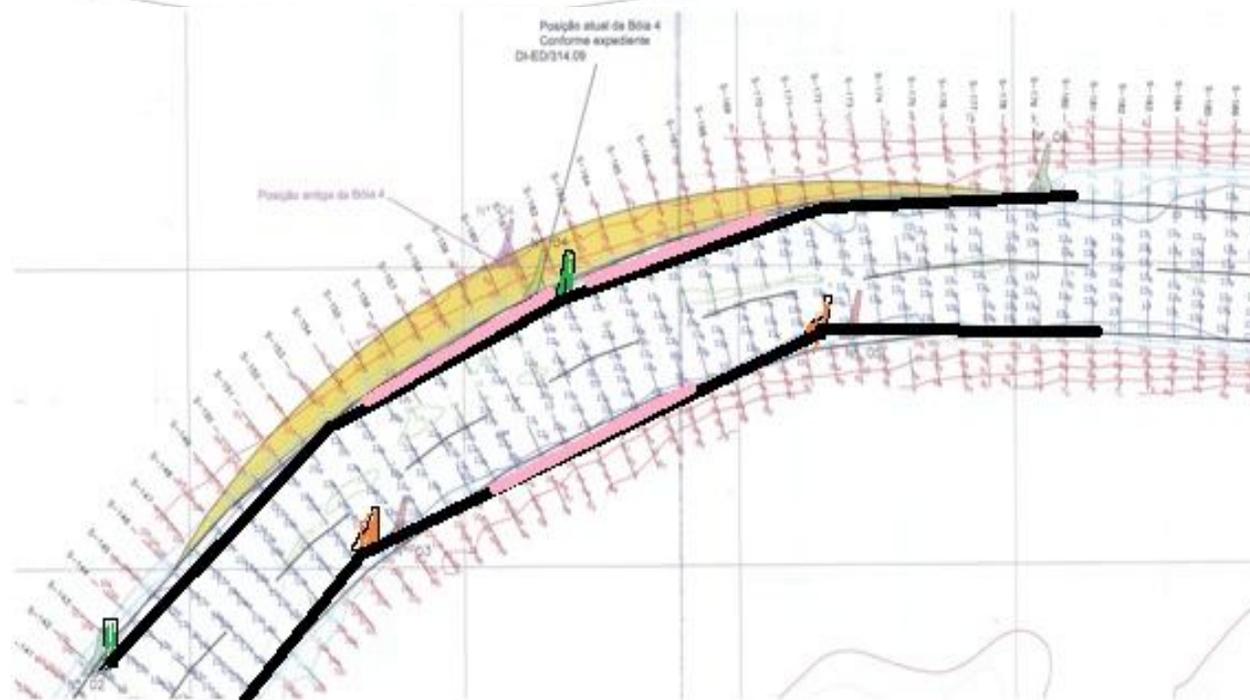
Ambos corroboram os dados disponíveis: em Santos, o montante pago pelo armador ao terminal seria de R\$ 54,44, segundo o IPEA, ou R\$63,30, segundo a ANTAQ^[2]. Entretanto, o valor cobrado do embarcador pelo grupo alemão Hamburg Sud / Aliança, a título de ressarcimento (THC), é de R\$ 671,00^[3]. Como se vê, o menor custo proveniente da maior produtividade do terminal é totalmente absorvido pelo próprio armador. Os embarcadores não são beneficiados por aquela melhoria. Este fato também foi corroborado pelo representante da ABRATEC, na mesa redonda realizada em 30/10/2012, na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados^[4]. Enfim, esta é a realidade: os armadores estrangeiros auferem grandes lucros oriundos da melhoria da eficiência dos terminais brasileiros e, ao mesmo tempo, mantêm o mantra "as altas taxas portuárias reduzem a competitividade dos produtos brasileiros – é necessário reduzir os custos".

5. Os valores dos fretes, taxas no Brasil, taxas no destino e os tipos de containers estão incluídos na tabela abaixo:

FRETES E TAXAS	Container (em US\$)	
	20 pés (STD)	40 pés (STD/HC)
Frete Básico	952	1019
Chassis	60	60
Doc Fee	75	75
BAF	348	696
THC	415	550
TOTAL	1.850	2.400
*B/L Fee (taxa de emissão de conhecimento de embarque), não inclusa no frete total devido à cobrança diferenciada nos Portos Brasileiros. No Porto de Santos o valor é de R\$ 100,00. Para outros portos favor consultar a Hamburg Sud no ato da reserva.		
Chassis (se utilizado equipamento da companhia marítima)		
Doc Fee (documentação de embarque no destino)		
BAF (sobretaxa de combustível de navio)		
THC (taxa de manuseio do container no destino)		
ISPS code: US\$ 6,00 por container (International Ship and Port facility Security)		
CAPATAZIAS nos Portos Brasileiros não estão inclusas no frete total		
Para Houston, adicionar USD 54,00 de Warfhage.		
Para Baltimore, adicionar USD 300,00 (transporte barcaça)		







CHEGADAS NAVIOS 2012			
LOA (metros)			Nº Navios
266	a	275	401
276	a	285	281
286	a	295	143
296	a	305	295
306	a	315	34
316	a	325	0
326	a	335	25
336	a	345	0
346	a	350	0
TOTAL			1.179

LOA maior navio	334 metros
-----------------	------------

Nº de Entradas e Saidas LOA >266 m < 335 m	2.358
--	-------

