

Estrutura tarifária dos principais portos nacionais

2011 . Ano 8 . Edição 64 - 10/02/2011

Estrutura tarifária dos principais portos nacionais

Iansã Melo Ferreira e Carlos Campos Neto



O sistema portuário foi responsável por 80% do comércio internacional do Brasil em 2008. Porém, a afirmativa dos usuários e especialistas dos portos é de que as tarifas praticadas são elevadas, quando comparadas aos principais concorrentes, prejudicando a competitividade dos produtos exportados. O **Ipea**, ao estudar o tema, constatou grande divergência das estruturas tarifárias entre os portos brasileiros, o que dificulta a tomada de decisão por parte dos agentes envolvidos com o comércio exterior. O

objetivo deste artigo é apresentar uma comparação entre os custos operacionais dos principais portos nacionais.

Entre os principais custos nos quais incorrem os usuários dos portos públicos nacionais estão os de acostagem, carga, descarga, baldeação e movimentação dos produtos do cais aos armazéns ou até os limites da área do porto. As tarifas pagas pela prestação desses serviços são estabelecidas pela administração de cada porto, que impõem não apenas os valores, mas sua própria estrutura tarifária, prejudicando a comparação entre os preços, pelo usuário, e compromete o potencial competitivo do setor.

A ausência de uma estrutura tarifária única faz que a comparação entre os custos de utilização dos diferentes portos seja uma tarefa árdua e passível de exatidão apenas em situações *ad hoc*, dificultando a concorrência por tarifas, podendo encarecer os serviços portuários. Assim, entende-se como necessária a uniformização dessa estrutura por parte das autoridades portuárias, de modo a permitir a ampla concorrência entre os portos pelos usuários correntes e potenciais, mantendo apenas as vantagens comparativas de custos locacional e eficiência operacional.

Em 2010, o **Ipea** analisou as tarifas praticadas por oito dos principais portos brasileiros, relativamente ao comércio exterior - Santos, Paranaguá, Rio de Janeiro, Itajaí, Vitória, Rio Grande, Salvador e Aratu. No estudo, foi possível determinar as tarifas cobradas para a movimentação de carga, descarga e baldeação - chamadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários de Infram - e as tarifas cobradas pela movimentação das cargas entre o berço e o armazém ou limite da área do porto - chamadas Infraport -, além das tarifas de acostagem.

Ao analisar a movimentação de graneis, observou-se que a variação de preços na prestação dos serviços Infram ultrapassa os 100%, destacando-se como mais altos os valores cobrados pelas autoridades portuárias de Itajaí e Vitória. No caso das tarifas Infraport, essa variação superou os 300% e teve uma média de 2,46 R\$/t. Para a movimentação total da carga a granel dentro da área do porto (Infram + Infraport), verificou-se que o Porto de Santos é o que apresenta o menor preço para a prestação do serviço, seguido, respectivamente, pelos portos de Paranaguá e Itajaí, cujos preços, apesar de mais altos, ainda encontram-se abaixo da média nacional, que é de 4,83 R\$/t.

No caso da movimentação de contêineres, os preços médios das tarifas Infram e Infraport variaram, respectivamente, 160% e 680%. Os preços cobrados pela carga, descarga e baldeação de contêineres variam de R\$ 25,10/contêiner (Porto de Rio Grande) até R\$ 64,00/contêiner (Porto do Rio de Janeiro). Enquanto para as tarifas Infraport, apenas Santos e Itajaí apresentaram valores abaixo da média (35,30 R\$/contêiner) e o valor mais alto entre os pesquisados foi o cobrado pelos portos de Salvador e Aratu. Ademais, na movimentação total dos contêineres (Infram + Infraport), o único porto a apresentar um

preço para movimentação abaixo da média foi Santos, cuja tarifa cobrada é quase 30% abaixo do segundo colocado, Paranaguá.

Finalmente, um serviço essencial ao uso do sistema portuário é a acostagem das embarcações. Neste quesito, de acordo com a análise realizada pelo **Ipea**, a atracação dos navios é cobrada segundo a metragem linear destes e o tempo que permanecem acostados nos berços ou píeres. Segundo o estudo, os preços variam de R\$ 76,95 (Porto do Rio Grande) a R\$ 1.790,00 (Porto de Santos), para um período médio de 6 horas de atracação de uma embarcação com 250 metros (comprimento médio adotado). Entretanto, apesar de apresentar uma ordenação diferenciada e uma variação percentual superior às encontradas para os serviços de movimentação de carga, ressalta-se que o preço da acostagem per si não representa muito. Isto ocorre posto que o tempo de permanência do navio no cais é não-linear, sendo uma função do tipo de carga, da quantidade movimentada e da eficiência dos serviços portuários na carga, descarga e baldeação dos produtos.

Assim, de acordo com os resultados encontrados, as tarifas de movimentação total acompanham inversamente a classificação dos portos com relação ao comércio internacional realizada pelo **Ipea** em 2009 - quanto mais baixa a tarifa, mais bem classificado é o porto -, indicando que o elemento "custo do serviço portuário" pode ter uma influência significativa sobre a decisão dos clientes a respeito do porto a ser utilizado no comércio internacional, devendo ser um ponto de atenção por parte das autoridades gestoras dos portos.

Carlos Campos Neto é coordenador de Infraestrutura Econômica da Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais, de Inovação, Regulação e Infraestrutura do Ipea.
Iansã Melo Ferreira é técnica em planejamento e pesquisa e bolsista mestre do Ipea

Copyright © 2007 - DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO

É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação sem autorização.
Revista Desafios do Desenvolvimento - SBS, Quadra 01, Edifício BNDES, sala 1515 - Brasília - DF - Fone: (61) 2026-5334