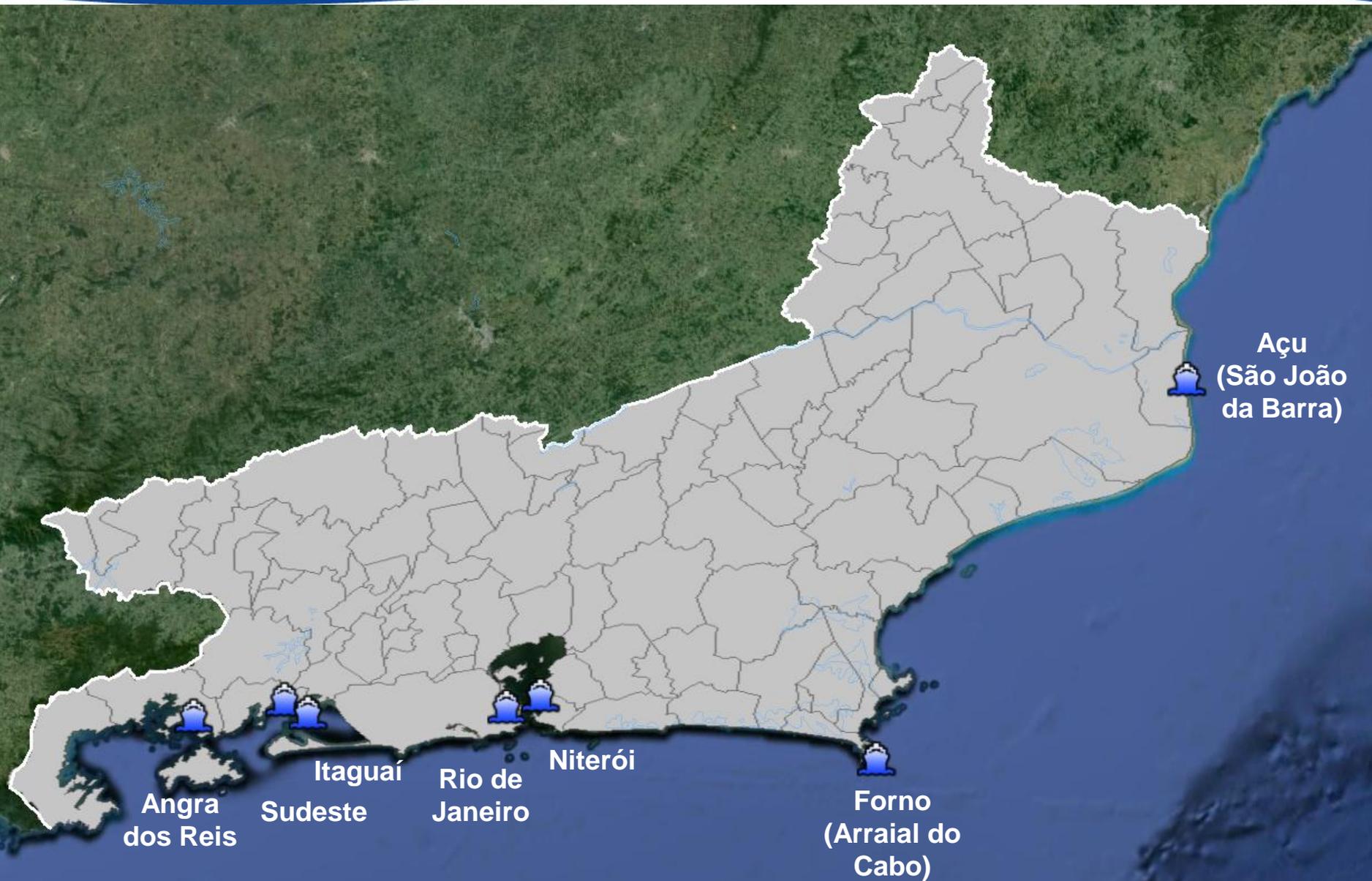


Gargalos dos portos do Rio de Janeiro

Sistema FIRJAN

Principais portos do Rio de Janeiro (incluindo novas unidades em estágio avançado)





Responsável por 5,5% do valor e 1,7% do volume movimentado no país, o Porto do Rio de Janeiro é o 7º mais importante do país em valor e o 9º em volume de comércio exterior.

O porto vai receber mais de R\$ 1,5 bilhão em investimentos para aumentar sua capacidade, mas enfrenta grandes gargalos operacionais:

PRINCIPAIS NECESSIDADES

- Construção da Avenida Portuária, acesso exclusivo ao Porto do Rio, integrado ao elevado da ligação Ponte Rio – Niterói com a Linha Vermelha, obra urgente para garantir a competitividade do Porto do Rio;
- **Dragagem de aprofundamento do canal de acesso;**
- Derrocamento do Canal da Gamboa e de São Cristóvão;
- Reforço estrutural de berços e contenção de berços do Cais Gamboa em decorrência da dragagem do porto;
- Implementação do **Plano Estratégico de Dragagem da Baía da Guanabara;**
- Reavaliação técnica dos impactos da implantação do cais em Y;
- Implantação novas áreas de armazenamento de granel líquido químicos.



Responsável por 7,1% do valor e 17,2% do volume movimentado no país, o Porto de Itaguaí é o 4º mais importante do país em valor e o 3º em volume de comércio exterior.

O porto está sendo ampliado para aumentar sua capacidade, mas enfrenta grandes gargalos operacionais:

PRINCIPAIS NECESSIDADES

- **Dragagem de aprofundamento e duplicação do canal de acesso;**
- Implantação do sistema VTMS;
- Concessão de novos terminais - analisar possibilidade para contêineres e/ou roll on – roll off;
- Concessão de novas retroáreas;
- **Melhoria dos acessos terrestres** (rodoviário e ferroviário);
- Implantação da zona de apoio logístico e de áreas de fundeio;
- Implantação do **programa Porto 24 Horas;**
- **Conclusão do Arco Metropolitano** (trecho da BR 493 previsto para ser entregue em 12/2016).



PRINCIPAL NECESSIDADE

- **Dragagem, ampliação e aprofundamento do canal de acesso** ao porto e aos estaleiros de Niterói e São Gonçalo, com duplicação do canal de acesso para 240 metros.



PRINCIPAL NECESSIDADE

- **Dragagem de manutenção do canal de acesso e da baía de evolução;**
- Ampliação do cais102.

Responsável por 1,5% do valor e 13% do volume movimentado no país, o Porto de Niterói é o 16º mais importante do país em valor e o 11º em volume de comércio exterior.

O porto possui capacidade para aumentar sua participação no setor offshore, mas tem graves gargalos a serem vencidos:

Porto do Forno possui capacidade para se tornar uma importante base de apoio offshore, também recebe movimentação de sal e outros produtos.

Para se tornar uma das principais bases da Bacia de Campos, precisa superar gargalos estruturais.



Porto com capacidade para se tornar uma importante base de apoio offshore, devido à localização privilegiada entre as bacias de Santos e Campos.

Porém, para explorar sua logística natural, precisa superar gargalos.

PRINCIPAIS NECESSIDADES

- **Dragagem de aprofundamento do canal de acesso;**
- **Ampliação e revitalização de área portuária** para aumento da capacidade operacional portuária e retroportuária;
- Adequação dos acessos ferroviários.



Porto do Sudeste terá capacidade para movimentar 50 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, com possibilidade de expansão.

Impactado por gargalos que afetam porto de Itaguaí.

PRINCIPAIS NECESSIDADES

- **Dragagem e duplicação do canal de acesso à baía de Itaguaí;**
- Melhoria dos acessos terrestres (rodoviário e ferroviário);



Porto do Açú possui potencial para se tornar um dos principais hubs do Atlântico Sul, devido à combinação de grande área de cais, grande profundidade e retroárea com 90 km².

PRINCIPAL NECESSIDADE

- Acesso ferroviário, com a construção de uma linha de 40 km a partir de Campos dos Goytacazes, integrado às linhas Rio – Campos – Vitória (ES) e Campos – Uruaçu (GO);

- Adoção de um **programa permanente de dragagem de manutenção** nas baías da Guanabara e de Sepetiba;
- Acelerar a implantação plena do programa **Guichê Único** (Portal Único do Comércio Exterior), mecanismo que pode reduzir em até 70% o tempo de liberação de cargas e, em paralelo com o Porto 24 Horas, aumentar a capacidade de movimentação portuária em até 100% sem a necessidade de ampliação física dos terminais;
- Aumento do número de agentes dos órgãos anuentes nos portos do Rio de Janeiro e Itaguaí para o funcionamento pleno do programa **Porto 24 Horas**;
- Revisão da tabela dos valores da praticagem, considerados elevados.

O QUE É : Desvio de rota, sem a autorização dos interessados na carga.

No Brasil as principais causas são a falta de janela (falta de escala no porto, que pode ser ocasionada por superlotação do pátio, congestionamento nos acessos terrestres, e outros), problemas de barra fechada (condições climáticas adversas) e falta de calado.

Omissões de portos 2013	
Porto	Ocorrências
Itapoá	69
Itaguaí	52
Paranaguá	52
Santos	48
Rio Grande	43
Suape	35
Rio de Janeiro	28
Salvador	12
Pecém	7
Itajaí	4
Vitória	3
Total	352

Fonte: Terminais e comunicados dos armadores

Não existem estudos sobre o custo gerado pelo desvios de rota ou omissão de portos no Brasil.

Na Europa, um estudo realizado em 2011 para a região do Mar do Norte, mostrou que, no caso de um navio de 3,5 mil TEUs, o custo de um desvio da rota principal, considerando uma permanência média de 1,4 dias em um porto que não o de destino original da carga, chega a U\$ 90,76/TEU ou U\$ 317.654 de custo adicional total.

Mainline ship deviation cost

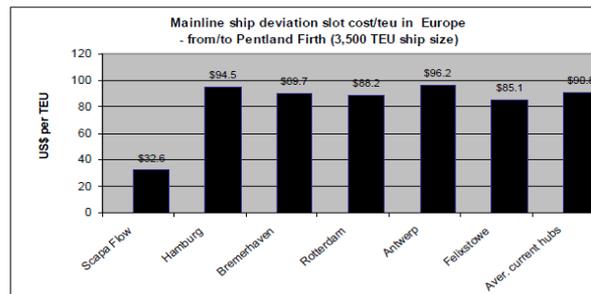


Estimated mainline ship deviation costs for 3,500 teu ship size

Port	Deviation Time (Days)*	Time in Port (Days)	Vessel Deviation Time Cost (\$)**	Fuel Cost (\$)**	Port Access Charges (\$)	Cost of Time in Port (\$)	Total Marginal Cost (\$)	Cost Per teu/slot \$
TRANSHIPMENT VIA SCAPA FLOW								
Scapa Flow	0.0	1.00	2,083	1,875	30,000	80,000	113,958	32.56
TRANSHIPMENT VIA CURRENT HUB PORTS								
Hamburg	1.5	1.00	116,250	104,625	30,000	80,000	330,875	94.54
Bremerhaven	1.3	1.00	107,292	96,563	30,000	80,000	313,854	89.67
Rotterdam	1.3	1.00	104,583	94,125	30,000	80,000	308,708	88.20
Antwerp	1.5	1.00	119,375	107,438	30,000	80,000	336,813	96.23
Felixstowe	1.2	1.00	98,958	89,063	30,000	80,000	298,021	85.15
Average current hubs	1.4	1.00	109,292	98,363	30,000	80,000	317,654	90.76

* Fully built-up running cost of \$80,000 per day for 3500 TEU vessel

** Fuel consumption 120 tonnes per day @ \$600 per tonne



Regras de Haia / Visby

Em seu artigo 4, lista 17 causas razoáveis para desvio de rota, como salvar vidas, propriedades no mar, atos de Deus (mau tempo) e outras.

Regras de Hamburgo

Seu artigo 5 lista as situações em que o transportador é responsável por perdas, danos ou atrasos na entrega das cargas, estabelecendo que a responsabilidade não se aplica apenas se o transportador comprovar **que ele, seus funcionários ou agentes tomaram todas as medidas que poderiam ser razoavelmente necessárias para evitar a ocorrência e suas consequências.**

As exceções previstas nas Regras de Haia / Visby como causas razoáveis são asseguradas.

Regras de Roterdã

O capítulo 5 lista 15 causas razoáveis para desvio de rota, das quais 10 constantes nas regras de Haia / Visby, acrescentando situações como riscos conhecidos de dificuldade de navegabilidade no mar ou águas navegáveis, medidas para tentar salvar vidas ou bens no mar e medidas para tentar evitar danos ao meio ambiente.

UK Carriage of Goods By Sea Act

A doutrina britânica sobre transporte marítimo adota as regras de Haia-Visby, porém não admite outras possibilidades de desvio de rota senão aquelas estabelecidas nas Regras de Haia / Visby e tem tomado suas decisões com base na legislação do contrato civil britânica, punindo qualquer desvio que não esteja incluído nas 17 exceções de Haia / Visby.

United States Carriage of Goods by Sea Act (Cogsa)

A legislação americana adora as regras de Haia-Visby.

Porém, em seu artigo 4, estabelece que **não são considerados desvios razoáveis aqueles realizados “para fins de embarque ou desembarque de carga ou de passageiros”**.

Brasil Resolução Antaq 2.389/2012

O artigo 10 estabelece que a armazenagem adicional e outros serviços prestados às cargas não embarcadas em navio e prazo previamente programados na exportação serão cobrados pelo terminal ou pelo operador portuário diretamente do responsável pelo não embarque das referidas cargas.

Administrativas

- Estabelecer a obrigatoriedade de que todos os casos de omissão de portos sejam comunicados à Antaq, detalhando o armador/proprietário do navio, nome do navio, capacidade em TEUs, quantidade de contêineres não embarcados ou desembarcados na escala omitida e justificativa para a omissão;
- Aplicar o estabelecido no artigo 10 da Resolução da Antaq N^o 2.389/2012 no que se refere às tarifas extras geradas pela omissão.

Técnicas

- Investir, por meio de um Programa Permanente de Dragagem de Manutenção, na solução das deficiências dos acessos marítimos nos principais portos de contêineres para eliminar os problemas de falta de calado que implicam na decisão de não atracação pela praticagem devido a falta de segurança de navegabilidade.
- Implantar o sistema VTMS (Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Navios) em todos os principais portos de contêineres de formas a aumentar a segurança e reduzir as ocorrências de não atracação por risco de navegabilidade.



OBRIGADO!