

EM BUSCA DE MAR CALMO



EM BUSCA DE MAR CALMO



Julho | 2018

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Bayard Freitas Umbuzeiro Filho (Presidente) — Transbrasa
Martin Aron (Vice-presidente) — Libra Terminais
Andreas Klien — Multiterminais
Antônio Carlos Duarte Sepúlveda — Santos Brasil
Antônio Carlos Fonseca Cristiano — Marimex
Erico Sodré Quirino — Bandeirantes Logística Integrada
Hélio de Athaide Vasone Júnior — Localfrio
Luiz Cláudio de Araújo Simões — Ecoporto Santos
Luiz Sérgio de Moura Albino — Rocha Terminais Portuários

Diretor-Executivo: Angelino Caputo e Oliveira

Expediente: *Em busca de mar calmo* é uma produção editorial da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados — ABTRA. **Levantamento de Dados, Pesquisas, Análises de Conjuntura, Redação e Editoração:** Data Center Brasil e R. Amaral & Associados. **Equipe técnica:** Rodolfo Amaral, Mtb. 16.047; Verônica Mendrona, Mtb. 31.417 (jornalistas especializados em Gestão Pública); Rubens Mendrona Filho (especialista em Marketing). **Projeto Gráfico, Capa e Ilustrações:** Márcio Seco.

ÍNDICE



Mensagem.....	06
Introdução.....	11
A realidade pós-Constituição.....	16
A evolução da dívida pública.....	21
Docas perdem investimentos.....	28
Futuro da gestão portuária.....	36
Perdas têm níveis diferentes.....	40
Cenários da Codeba.....	41
Cenários da CDC.....	45
Cenários da Codesa.....	49
Cenários da Codesp.....	53
Cenários da CDP.....	57
Cenários da CDRJ.....	61
Cenários da Codern.....	65
Cenários da Codomar.....	69
Movimento aumenta 213,25%.....	73
Portos concentram cargas.....	76
Demandas exigem intervenções.....	78
Porto impulsiona comércio.....	82
Importação eleva receitas.....	84
Adicionais geram R\$ 37 bilhões.....	86
Segurança jurídica é vital.....	88
Conclusões e propostas.....	93
Pauta de reivindicações.....	97
Fontes de informações.....	100

MENSAGEM



A discussão envolvendo o sistema portuário brasileiro ganhou contornos dos mais diversos nas últimas décadas e no centro deste debate político nem sempre esteve presente a produção de diagnósticos fiéis à realidade deste importante segmento econômico.

Durante um longo período, aliás, vigorou nos meios de comunicação uma campanha intensa contra os efeitos do custo da mão de obra nos preços finais gerados pela atividade portuária, inclusive ao ponto de responsabilizar a folha salarial dos trabalhadores fixos e avulsos pela elevação do chamado Custo Brasil.

Com o passar do tempo, o debate ganhou maior clareza e hoje há consenso que o Custo Brasil é um fenômeno decorrente de uma cadeia de componentes econômicos, na qual estão inseridos fatores como déficit público, câmbio, burocracia, taxas de juros, carga fiscal, infraestrutura disponível, entre outros aspectos.

Há duas décadas e meia, após a promulgação da Lei Federal nº 8.630 — chamada de Lei de Modernização dos Portos —, em fevereiro de 1993, uma nova conjuntura começou a ser instituída nas operações portuárias. E com marcante presença da iniciativa privada.

A partir da edição desta legislação — hoje modificada pela promulgação de Lei Federal nº 12.815/2013 —, houve um elevado ingresso de capital privado em investimentos ligados à movimentação de cargas no sistema portuário, mas ainda estamos muito longe de superar uma série de adversidades relacionadas no caminho que distancia as cargas da sua origem até o costado dos navios para o processo de embarque ou desembarque.

A permanente busca da eficiência também é um objetivo a ser perseguido com perseverança diária e depende, em grande escala, de fatores externos ao que se denomina de zona primária do cais, local onde ocorrem de fato as operações de embarque e desembarque de mercadori-

as e também do retroporto, que integra este processo operacional.

Cresce, no dia a dia, de forma saudável, a competição pelo aumento do volume de movimentação de cargas entre os portos brasileiros, porém é importante que esta disputa se dê de maneira justa entre o setor privado e que os investimentos públicos direcionados à melhoria da infraestrutura sejam determinados com uma visão estratégica de interesse nacional.

Não há como negar que a busca de reformulações no sistema portuário brasileiro visando maior eficiência neste setor passa, necessariamente, pela compreensão da sua estruturação física, geográfica e jurídica em seus 210 anos pós período de abertura dos Portos às Nações Amigas, em 1808.

Da época do Império até os dias atuais, mais de uma dezena de órgãos regulamentadores foram constituídos para orientar a funcionalidade e o desenvolvimento dos portos, a começar pela constituição, em 1898, da Comissão de Melhoramentos dos Portos, Rios e Canais (CMPRC).

No Século XX, a atividade portuária esteve subordinada às orientações de vários outros organismos com siglas assemelhadas, na estrutura de Departamentos, até que, em 1975, o Governo Federal criou a Empresa de Portos do Brasil S.A. — Portobras — com o propósito de execução da política nacional portuária e a função de administrar e explorar os portos.

Esta experiência gerencial teve sua vigência até 1990, época em que a Portobras foi extinta, e novamente a área portuária passou a ser controlada por órgão da estrutura governamental, desta vez pelo Departamento Nacional de Transportes Aquaviários, no período de 1990 a 1992.

Dentro de uma nova conjuntura constitucional, em 1993, foi promulgada a Lei Federal nº 8.630 (Lei de Modernização dos Portos) e, a partir deste novo marco regulatório, vários avanços foram conquistados, principalmente no tocante aos investimentos privados diretos no processo de operações portuárias, até então amplamente carentes de recursos públicos.

Uma nova etapa de conceituação jurídica, contudo, igualmente foi introduzida neste setor, em 2001, com a promulgação da Lei Federal nº 10.233, que promoveu a reestruturação organizacional dos transportes; constituiu o Sistema Nacional de Viação (SNV); definiu o Sistema

Federal de Viação (SFV) e também criou o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), como autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes.

Esta mesma legislação serviu, ainda, para instituir a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), igualmente no modelo autárquico e ligada ao Ministério dos Transportes.

Coube à Antaq, desta forma, a missão de regulação dos transportes aquaviários e das atividades portuárias, mas a instituição desta nova autarquia ocorreu no período em que vários contratos de concessão para exploração de áreas e instalações portuárias já haviam sido formalizados nos termos anteriormente previstos pela Lei Federal nº 8.630.

No modelo portuário vigente, portanto, existem fundamentos jurídicos editados em diferentes épocas e não é fácil conciliar interesses diversos em cenários nos quais atuam companhias docas geridas pela União, Estados e municípios e empresas privadas; nos regimes de concessão, delegação e autorização, além de dezenas de terminais de uso privativo.

Além do cenário narrado, em 2007, foi criada a Secretaria Especial de Portos, na época ligada diretamente à Presidência da República, com status de Ministério, como forma de assessoramento direto ao governo, que resultou em avanços de natureza gerencial, mas também implicou na constituição de um outro estágio para discussões de questões portuárias.

Os diversos organismos institucionais que atuam na concepção de uma política nacional de portos, no entanto, precisam estabelecer entre si parâmetros comuns no tratamento de objetivos e metas, de modo que as intervenções administrativas, gerenciais ou jurídicas sigam uma linha de conduta harmônica, resultando em avanços no desenvolvimento das atividades portuárias.

Há de se ter em mente que a eficácia do setor portuário requer estabilidade na vigência de instrumentos legais; defesa permanente de condições adequadas para garantia da concorrência empresarial; investimentos públicos na infraestrutura logística de apoio e também um planejamento integrado das ações dos agentes que atuam neste segmento.

Para alcançar o estágio desejável na modernização dos portos, há de se avançar no sentido da autonomia gerencial; na melhoria da infraestrutura;

nos níveis de desempenho operacional; na capacitação de pessoal em diferentes atividades e na eficiência da informação pertinente ao mercado portuário.

Desde a edição da Lei de Modernização dos Portos, percebe-se um grande interesse do capital privado em atuar no setor portuário, mas é indispensável que os novos negócios sejam formalizados dentro de um plano empresarial estratégico para o País.

O elevado grau de desnível registrado no desenvolvimento das diversas regiões brasileiras causou uma movimentação de cargas intensa pelo sistema rodoviário nacional até a chegada das mercadorias no costado dos navios para embarque e isto tem uma ampla influência nos resultados do transporte marítimo.

Com a expansão do comércio internacional e o surgimento de novas oportunidades de negócios portuários, o capital privado vem procurando alternativas para gerar novas instalações de embarques e desembarques.

Por mais saudável que sejam tais iniciativas ao processo competitivo, porém, há de se salvaguardar os interesses de arranjos jurídicos que orientaram os investimentos a partir da instituição da Lei de Modernização de Portos.

A extensa oferta de instalações portuárias existente na costa litorânea brasileira, em diferentes Estados, também precisa ser observada como instrumento estratégico para o desenvolvimento mais intenso do transporte marítimo de cabotagem, pois esta opção gera um frete mais acessível que o rodoviário; oferece maior segurança no transporte de cargas e ainda contribui para a redução dos níveis de gases poluentes.

Toda esta conjuntura narrada envolvendo o transporte marítimo na concepção da atividade portuária torna-se ainda mais importante no momento em que se percebe que cerca de 90% dos negócios ligados ao comércio externo dependem do desenvolvimento desta opção de movimentação de cargas.

E foi com o objetivo de fomentar o debate sobre o futuro estável da atividade portuária que a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) decidiu produzir um diagnóstico setorial com informações relativas aos avanços e às limitações operacionais registra-

dos nos últimos 25 anos no sistema portuário brasileiro.

É evidente que este estudo resgata apenas alguns dados de relevante importância para estimular uma ampla discussão sobre o setor portuário e que o êxito da coleta de informações depende da disposição de compreender o conteúdo como um dos instrumentos disponíveis para a concepção de um planejamento sólido e duradouro.

Outros setores importantes da cadeia logística do sistema portuário também reúnem dados importantes e indispensáveis para a compreensão plena da funcionalidade conjunta e harmônica de todas as atividades, de modo que igualmente devem produzir estudos assemelhados.

Creemos que chegou o momento do setor privado, em mais um desafio conjunto: ajudar na construção de um País melhor.

Bayard Freitas Umbuzeiro Filho
Presidente do Conselho de Administração

INTRODUÇÃO



Há um Brasil, por trás dos números oficiais, diferente daquele que aparece nos noticiários da Imprensa e nos discursos da classe política.

A versão pública que a maioria da sociedade conhece é mais tênue nos seus traços de narração da realidade e, normalmente, indica um País em constante desenvolvimento e promissor em seu destino.

De fato, o Brasil avança pouco a pouco em seus diferentes níveis sociais e econômicos, situação que não representa dizer que caminha, de forma sólida, e com uma trajetória firme e constante.

O histórico de formação da sociedade brasileira registra períodos oscilantes entre avanços e retrocessos. Indica fases de conflitos e marca uma busca permanente de consolidação de leis que orientam as relações públicas e privadas em seu contexto mais amplo.

Cabe-nos, assim, refletir sobre o Brasil deste período mais recente originado da Carta Constitucional de 1988, após vivenciar por duas décadas um Regime Militar.

As expectativas da sociedade, nestes últimos trinta anos, foram enormes nas conquistas sociais e também serviram para alimentar um sentimento rancoroso em relação ao período de arbítrio.

Acontece que os insucessos observados nesta fase democrática também causaram um desconforto no meio social e, uma parte conservadora da sociedade, voltou a realimentar um discurso saudosista em defesa dos feitos militares.

Não é fácil, assim, vestir a toga e julgar de maneira isenta os acontecimentos que nortearam a vida pública do Brasil em todo seu período histórico, mesmo que se leve em conta o amplo direito da manifestação do pensamento, alicerce maior do Regime Democrático.

Quem lida de forma permanente com a informação sabe perfeitamente que há uma enorme possibilidade de manipulação de dados e que a



formação de um pensamento dominante nem sempre representa a escolha do caminho ideal e mais justo.

Quem domina informações e, com elas lapida seu conhecimento, pode conduzir um discurso ao campo subjetivo e se utilizar de sofismas para conquistar seguidores e é daí que surgem os discursos populistas com grande adesão no meio social desinformado.

Na coleta de informações para esta produção editorial envolvendo a atividade portuária e a comemoração dos 25 anos da Lei de Modernização dos Portos, adotou-se absoluta fidelidade às informações oficiais de diferentes segmentos sociais e econômicos, muito embora seja preciso destacar que os diferentes organismos que coletam e tabulam informações públicas também geram dados diferenciados, mesmo que em níveis irrelevantes para a produção de uma análise mais ampla.

Desta forma, o tratamento dos assuntos escolhidos para análise, segue, principalmente, a ideia de consolidação de dados históricos, com exposição na sua forma original, inclusive em relação às informações financeiras, com o cuidado de uma exposição localizada na época dos acontecimentos.

Não houve uma intenção prévia de firmar uma posição clara e objetiva sobre qualquer tipo de abordagem, porém, como todo tipo de análise, o discurso procura seguir um caminho lógico, visando reunir maiores elementos para a compreensão da temática.

É certo que os temas escolhidos para exposição em geral são debatidos com frequência por parcelas distintas dos vários setores portuários e que muitos segmentos sociais; de classes representativas ou partidárias, entre outros, nem sempre conhecem detalhes para formar opinião própria sobre este assunto de relevante interesse público.

Levando este cenário em consideração, portanto, não se pretende, com esta publicação, conquistar adeptos para uma corrente de pensamento, mas apenas enriquecer os debates com uma exposição mais ampla de conteúdo.

Se há um avanço inegável no Brasil, este é o surgimento de dezenas ou centenas de bancos de dados públicos e privados que permitem uma

consulta permanente de informações setoriais históricas para observação do comportamento de cada atividade.

Infelizmente, a sociedade brasileira ainda não desenvolveu a cultura da análise de dados em seus mais variados organismos de representação social. As universidades ainda estão distantes da compreensão objetiva da sociologia como ferramenta de planejamento; assim como o Poder Público, em seus diferentes níveis, vem desestimulando os poucos órgãos que surgiram há décadas com esta missão essencial para a consolidação de uma sociedade bem informada.

A chamada Era da Informação ainda precisa ser descoberta de forma efetiva pelos pretensos formadores de opinião.

Hoje, o juízo que se faz sobre questões polêmicas e complexas normalmente decorre de uma simples leitura de um texto na Imprensa, por vezes carregado de conotação particularizada ou desprovido de uma consulta analítica e histórica mais pormenorizada.

Criamos uma sociedade dividida em duas partes: os que são contra e os que são a favor. Os omissos são desprezados e os que tentam traduzir os grandes temas com rigor mais científico ficam isolados porque a sociedade se diz ocupada demais para perder tempo com o aprimoramento do conhecimento.

Acontece que o despreparo individual cria raiz e se reproduz entre gerações. Isto faz com que o conhecimento se torne cada vez mais incipiente e o resultado final é um reduto menor da sociedade que assume, de fato, a responsabilidade de gerar pensamentos mais apurados.

Não há um único tema no debate nacional que esteja sendo tratado com a profundidade que a abordagem requer. Verifica-se apenas os quantitativos atuais e com uma informação isolada de um contexto histórico já se chega a uma conclusão para idealização de uma reforma que tem como meta gerar transformações no curso de uma geração. Assim, há de se esperar que, em pouco tempo da produção desta mudança, se faça necessário revisar o percurso e nele traçar novo trajeto.

O mundo mudou, a tecnologia avançou, mas o pensamento continua estático em padrões que não levam em conta inclusive as grandes transformações nas preferências e escolhas da sociedade.

Há várias décadas o Brasil não conta com políticas públicas com uma visão de Estado. As reformas são pontuais e visam suprir apenas as necessidades mais imediatas. O setor portuário também é vítima deste processo.

Cada governante que assume o comando de uma atividade pública deleta os arquivos que herdou e começa uma nova história. Altera a nomenclatura de programas; acresce uma ligeira mudança de conduta e batiza uma intervenção, muitas vezes corriqueira, como um programa social de grande envergadura pública. Poucos anos depois, tudo volta à estaca zero e o prejuízo se contabiliza nas obras paralisadas.

O insucesso alheio, por sua vez, é o argumento mais poderoso para a oposição alcançar o poder. Não importa o que se perdeu de recursos públicos com a visão estreita, sem planejamento, e com viés populista.

A política não costuma utilizar o erro como o parâmetro para mudanças de rumo. A falha é o degrau que desce quem erra e que, simultaneamente, serve para subida de quem espera o erro acontecer.

Por muitas e muitas gerações, o grande realizador no trato da coisa pública foi aquele gestor que deixou obras físicas como imagem do seu governo. Quanto maior e mais cara for a obra entregue à sociedade, maior será o retorno político e a chance de manter o *status quo*.

E foi este Brasil, de grandes obras e de fabulosos programas sociais, que formou uma dívida pública que hoje o impede de sair do lugar.

Por esta razão, portanto, exibimos um País que se conhece com profundidade apenas nas contas públicas, um tema árido que qualquer postulante a um cargo público evita falar em período eleitoral.

Muitos setores estratégicos para a economia nacional — entre eles a atividade portuária e toda a cadeia logística da área de transportes — ficaram sem contar com investimentos públicos necessários para seu desenvolvimento regular, fato que até os dias atuais têm forte influência sobre os custos nacionais e na baixa competitividade brasileira em áreas promissoras do mercado internacional.

Da sua parte, o capital privado vem procurando dar respostas rápidas e consistentes para ajudar a alavancar os negócios internacionais do País e as estatísticas do setor portuário — como veremos no contexto desta abordagem — comprovam esta realidade.

A decisão política de permitir o ingresso do capital privado na exploração do setor portuário, reiniciada com a promulgação da Lei Federal nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, foi um grande marco neste processo jurídico, que ainda depende de aperfeiçoamento.

A atividade portuária, ao longo de décadas, vivenciou experiências diferenciadas de exploração pública e privada, mas ficou absolutamente comprovado que a carência de recursos para a promoção de investimentos do Estado recomenda a presença pública apenas nas chamadas áreas essenciais.

A missão estatal no contexto produtivo e de serviços deve se limitar à formulação de normas regulamentadoras, função que igualmente deve ser exercida com a consciência sobre a importância da estabilidade jurídica dos contratos, de modo que se possa promover investimentos de longo prazo com maior segurança.

Há, igualmente, a urgente necessidade de que a atividade portuária possa, de fato, ser inserida na pauta do desenvolvimento estratégico do País, dispondo de recursos correlatos de ordem pública para obras de infraestrutura vinculadas à logística de transportes.

E é exatamente esta a proposta da edição deste trabalho.

A REALIDADE PÓS-CONSTITUIÇÃO



O Congresso Nacional promoveu uma profunda reforma social, econômica e estrutural no Estado Brasileiro com a aprovação da Constituição Federal de 1988, até hoje pouco observada pela imensa maioria da classe política do País.

Os efeitos destas mudanças são os mais diversificados e podem ser verificados em várias atividades públicas e privadas, inclusive no segmento portuário, assim como os reflexos das modificações tendem a gerar transformações constantes no cenário nacional ainda por várias décadas.

Não há dúvida de que tais alterações resultaram em avanços sociais e econômicos. Igualmente, é inegável que o Tesouro Nacional passou a assumir um Estado bem maior do que sua própria capacidade de geração de renda e de negócios.

Algumas mudanças tiveram efeito imediato, como foram os casos das reformas no campo fiscal de partilha de impostos e transferências tributárias constitucionais, porém outras alterações ocorreram gradativamente, com a edição de leis complementares aprovadas para regulamentar dispositivos constitucionais, em especial nas áreas de Saúde, Educação, Finanças Públicas, Seguridade Social, entre tantos outros segmentos.

Alguns cenários demoraram para ocorrer porque, na época da promulgação da última Carta Magna, o País enfrentava uma situação econômica bem singular.

Pouco antes desta mudança constitucional, no curso do Governo Sarney, o Brasil vivenciou um período de mudança de padrão monetário, com a criação do Cruzado, em fevereiro de 1986, mas o insucesso da política econômica gerou, posteriormente, mais três mudanças de moedas, até que entrasse em vigor o Real, em julho de 1994, após uma fase de transição do Cruzeiro Real, entre agosto de 1993 e junho de 1994.



Foi neste período em que o Estado vivenciava uma forte crise econômica, aliás, que o Governo Federal decidiu extinguir várias empresas e órgãos públicos, entre os quais destacam-se o Instituto Brasileiro do Café (IBC); a Siderurgia Brasileira S.A.(Siderbras) e também a Empresa de Portos do Brasil (Portobras), deixando um vácuo institucional no setor portuário.

Nesta ocasião, por sete anos seguidos, o Brasil registrou índices alarmantes de inflação anual, alcançando taxas da ordem de 2.477,15%, em 1993, fato que impediu o cumprimento de normas constitucionais, como foi o caso do pagamento de precatórios pendentes na data da edição da nova Constituição.

Em 2018, em pleno período de escolha do novo presidente da República, a Constituição Federal completará 30 anos de vigência, de modo que é imprescindível fazer um balanço dos seus principais dispositivos legais para que a sociedade disponha de informações amplas, antes de fazer sua opção política na escolha de seus representantes nos poderes Executivo e Legislativo.

É fato que o Brasil democrático criado em 1988 não cabe dentro do próprio Orçamento Fiscal e de Seguridade Social; posterga sérios compromissos contínuos que pressionam seu nível de endividamento e, cada vez mais, exigem o financiamento das despesas com uma dívida elevada no seu valor principal e também no custo de juros e encargos.

Mas, igualmente é verdadeiro que alguns setores econômicos, como é o caso da atividade portuária, podem contribuir para a reversão dos cenários econômicos, desde que recebam o mínimo de apoio institucional.

No debate público sobre reformas estruturais são diferentes os temas de interesse público, porém todas as ações que seguem no caminho de novas mudanças refletem um remédio amargo que a sociedade não se mostra disposta a ingerir e as autoridades temem em receitar.

MOEDAS VIGENTES E PLANOS ECONÔMICOS		
Moeda	Vigência	Planos Econômicos
Cruzado (Cz\$)	28/02/1986	Cruzado I
	15/01/1989	Cruzado II
Cruzado Novo (NCz\$)	16/01/1989	Verão I (Jan/1989)
	15/03/1990	Verão II
Cruzeiro (Cr\$)	16/03/1990	Collor I
	31/07/1993	Collor II
Cruzeiro Real (CR\$)	01/08/1993	Transição para o Real
	30/06/1994	
Real (R\$)	Desde 01/07/1994	Real (Jul/1994)

Na superficialidade do discurso político, no entanto, parece que o País vive apenas um momento de desequilíbrio fiscal e nas contas da Previdência Social, mas os indicadores oficiais das contas públicas revelam um quadro bem mais caótico, que exigirá coragem para enfrentar os momentos adversos.

Neste estudo conjuntural, portanto, exibimos algumas informações da vida pública brasileira para que haja maior nível de politização da sociedade e também um envolvimento mais intenso dos partidos políticos e de seus filiados, especialmente no que diz respeito às atividades portuárias e de comércio internacional.

É fundamental observar que vários dispositivos constitucionais aprovados na Carta Magna de 1988 não conseguiram ser implantados, de imediato, porque as condições econômicas daquela época impediam, por completo, o cumprimento das normas legais.

Uma das situações mais graves foi o impedimento do pagamento de precatórios judiciais pendentes na ocasião, nos três níveis de governo, que tiveram uma explosão dos seus valores e exigiram algumas mudanças constitucionais prevendo novos prazos.

A última alteração é recente, do final de 2016, e estabelece o ano de 2020 para quitação dos débitos desta natureza, que, aliás, hoje somam valores superiores a R\$ 100 bilhões em âmbito nacional.

Mas a fase de explosão inflacionária do início dos anos 90 também gerou o famoso congelamento dos depósitos da poupança e das aplica-

ções financeiras de curto prazo e do overnight, na edição do Plano Collor I, em 16 de março de 1990, quando os investidores de poupança puderam fazer saques no limite máximo de NCz\$ 50 mil e as demais aplicações puderam ser resgatadas até 20% ou NCz\$ 25 mil.

O prazo de congelamento das aplicações foi estabelecido em 18 meses, com juros de 6% ao ano, de modo que, ao final de julho do ano seguinte, o presidente assinou portaria autorizando o início da devolução do dinheiro a partir de 15 de agosto de 1991.

ÍNDICES DE INFLAÇÃO ANUAL (EM %)			
ANO	IPCA	IGP-DI	IGPM
1989	1.972,91	1.782,85	805,76
1990	1.620,96	1.476,71	1.699,87
1991	472,69	480,17	458,38
1992	1.119,09	1.157,84	1.174,67
1993	2.477,15	2.708,39	2.567,34
1994	916,43	909,67	869,74
1995	22,41	14,77	15,23

Como se vê, os primeiros anos de vigência das mudanças constitucionais foram cercados de conflitos macroeconômicos de diversas naturezas, fatores que influenciaram na adoção imediata de um conjunto de fundamentos legais, inclusive de natureza social.

E também foi neste contexto de aprovação de grandes mudanças de natureza jurídica que se decidiu dar um novo rumo às atividades portuárias, criando-se um novo marco legal, com a aprovação da Lei Federal nº 8.630, em 25 de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos.

A incapacidade financeira da União para promover investimentos em infraestrutura e na modernização das empresas estatais gerou um forte descompasso no desempenho do Estado e os portos brasileiros sentiram forte impacto deste cenário naquela época.

Foi exatamente a promulgação da Lei de Modernização dos Portos que começou a reverter tal conjuntura. A inclusão do capital privado na atividade portuária permitiu a aquisição de melhores equipamentos e a

reforma e expansão de instalações, como forma de elevar a eficiência e também de reduzir os custos de operação.

Um ano antes da edição do Plano Real, ainda em 1993, o Produto Interno Bruto (PIB) do País alcançava a importância de apenas US\$ 429,6 bilhões de dólares, enquanto o saldo da balança comercial atingiu o patamar de US\$ 13,3 bilhões.

No ano passado, face ao esforço privado, inclusive na atividade portuária, o Brasil produziu um PIB nacional cinco vezes maior ao de 1993, patamar igualmente aplicado ao saldo da balança comercial.

É evidente, portanto, que as reformas implementadas no sistema portuário nacional, após a promulgação da Lei de Modernização de Portos, tiveram expressiva importância na evolução do PIB brasileiro no curso destes últimos 25 anos, da mesma forma em que contribuíram para melhorar a performance comercial do País no exterior, oferecendo condições mais vantajosas de competitividade.

O desafio agora é saber como perseguir no curso desta trajetória.

A EVOLUÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA



Para compreender com maior precisão a incapacidade governamental na geração de investimentos em infraestrutura e as consequências deste processo, inclusive na área portuária e de logística de transportes, é fundamental reconhecer que o debate nacional envolvendo a dívida pública brasileira interna ainda está restrito a um grupo seletivo da sociedade.

É verdade que boa parte do povo brasileiro sabe muito bem o quanto é difícil contornar o orçamento doméstico para evitar o endividamento pessoal — assim como é desgastante sair da dependência de bancos e cartão de crédito. Mas quando este assunto ganha dimensão nacional e natureza pública, na prática, o senso comum tem a compreensão simplista de que isto é um problema exclusivo dos governantes.

Ledo engano.

A dívida pública é um tema árido, com uma amplitude muito complexa, e seus efeitos recaem sobre todos nós, ainda que em proporções desiguais, muito embora com um impacto devastador em todo o contexto social e econômico.

Também é verdade que o assunto não é um tema novo dentro do cenário nacional. O Brasil começou constituir sua dívida ainda no período colonial, nos séculos XVI e XVII, porém somente na época do Império, entre 1892 e 1889, criou a primeira agência para administrar este tipo de conta, instituindo oficialmente o que se passou a chamar de dívida interna.

Em 1827, o Brasil devia 12 mil contos de réis e começou a sentir suas primeiras dificuldades para amortizar suas dívidas por volta de 1839, época em que promulgou a Lei nº 91, com o objetivo de suspender o resgate de títulos, cenário que durou 50 anos, até 1889, gerando um grau de insegurança e afetando a credibilidade pública.

Na condição de primeiro ministro da Fazenda da República, Rui Barbosa regularizou o resgate de títulos e instituiu a emissão de títulos ao

portador, norma que teve vigência curta, diante da sua saída do cargo, no início de 1891. Naquela época, surgiu a chamada Crise do Encilhamento, com o surgimento de uma bolha econômica, entre o final da Monarquia e o início da República.

Em 1902, o País já devia 529 mil 750 contos de réis, revelando um traço característico de gestão pública preservado até os dias atuais, mas é óbvio que a dívida pública teve sua origem na incapacidade governamental de suprir suas demandas rotineiras e também os investimentos necessários para potencializar o desenvolvimento nacional.

Do ponto de vista histórico, também foi na época do Império que os portos brasileiros começavam a dar seus primeiros passos.

Em 1808, ocorreu a chamada abertura dos portos às nações amigas, numa iniciativa de D. João VI para inserir o Brasil nos negócios internacionais, na época com o comércio de madeira, ouro e outras riquezas naturais. Este período marcou a importação de produtos manufaturados para os nobres e a vinda dos escravos da África.

Também é desta época a primeira iniciativa de concessão para a exploração portuária pelo setor privado, em 1869, com o surgimento das ferrovias para dar vazão aos negócios de exportação de café por Santos, com a instalação dos primeiros 260 metros de cais.

Já no período mais recente, entre 1995 e 2017, o cenário que se vê tem características semelhantes com outros períodos históricos.

Nestes 23 anos de análise, a União registrou uma Receita Tributária acumulada (soma dos seus impostos e taxas), em valores correntes, de R\$ 4,9 trilhões (veja quadro na página seguinte), enquanto pagou de juros, encargos e amortização da dívida pública interna nada menos que outros R\$ 4,9 trilhões.

INDICADORES DE RECEITAS E DESPESAS DA UNIÃO
PERÍODO: 1995 / 2017

Ano	Receita Tributária da União (R\$/MIL)	Juros e Encargos da Dívida Pública (R\$/MIL)	Amortização da Dívida Pública (R\$/MIL)
1995	47.791.151	16.766.165	9.029.736
1996	53.557.746	19.491.998	7.891.737
1997	58.624.324	21.033.226	13.266.551
1998	67.901.137	30.812.498	24.410.777
1999	74.689.604	45.355.564	27.180.921
2000	78.685.797	38.834.850	43.899.658
2001	91.624.456	52.816.428	54.635.704
2002	107.897.036	55.260.683	68.961.279
2003	115.191.038	65.706.834	79.550.918
2004	128.674.367	74.373.387	71.602.314
2005	155.057.427	89.839.644	49.251.223
2006	169.502.589	151.151.880	120.929.458
2007	199.600.618	140.078.870	96.857.100
2008	253.622.787	110.168.276	170.982.052
2009	240.598.286	124.180.424	252.088.060
2010	281.814.921	122.018.857	139.899.003
2011	338.648.828	131.036.557	97.627.872
2012	347.752.024	134.079.856	319.952.230
2013	376.042.389	141.691.426	117.705.634
2014	400.546.597	170.350.507	190.752.272
2015	424.674.627	208.360.342	181.951.875
2016	458.722.618	204.890.863	271.360.032
2017	464.984.461	203.109.395	320.376.374
Total	4.936.204.828	2.171.408.530	2.730.162.780
Em (%)	100,00	43,99	55,31

Estão no contexto desta Receita Tributária tributos como o Imposto sobre Importação (II); Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); Imposto de Renda (IR) nas suas diferentes formas; Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) e um conjunto enorme de taxas federais aplicada sobre diferentes tipos de atividades ou serviços.

De forma prática e objetiva, portanto, o que o Governo Federal arrecadou de impostos federais e taxas quase não foi suficiente sequer para quitar plenamente seus compromissos mais elementares relacionados com a dívida pública interna.

Por força desta constatação inicial, percebe-se a efetiva importância da discussão da dívida pública brasileira no contexto do debate político nacional.

Não estão inseridos nestes cálculos outros R\$ 8,8 trilhões arrecadados por intermédio de várias outras contribuições, como a Cofins (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social); CSLL (Contribuição Social sobre o Lucro Líquido); PIS/PASEP e contribuições previdenciárias; porém é preciso lembrar que tais tipos de receitas estão vinculadas a vários outros compromissos, como nas áreas de Saúde, Educação, Seguro-Desemprego, Assistência Social; Aposentadorias, Pensões e Acidentes de Trabalho; além do próprio custo elementar do pagamento da folha salarial dos servidores públicos federais nos diferentes poderes da República.

O elevado custo anual de juros e amortização da dívida pública interna compromete toda a cadeia de prestação de serviços governamentais, com a precarização cada vez maior das atividades, assim como gera limites rígidos para recomposição de direitos trabalhistas dos servidores públicos e provoca um forte descontentamento das classes trabalhadoras, incluindo aposentados e pensionistas vinculados aos regimes previdenciários público e privado.

A cada exercício financeiro, porém, os governos acabam refinanciando uma parte expressiva da dívida pública que não foi quitada no seu tempo e isto serve como uma bola de neve para elevar o nível de endividamento e pressionar ainda mais os níveis de juros subsequentes e gerar problemas diversos na economia interna.

A prova mais fiel dos impactos dos custos da dívida pública no contexto governamental é a baixa capacidade de investimentos da União ano após ano, motivando a precarização da infraestrutura pública e limitando a expansão da economia em geral.

No período de análise, a União destinou para a conta de investimentos, de forma acumulada, a modesta soma nominal de R\$ 306,3 bilhões, valor que representou apenas 6,25% do montante de recursos destinados para seus compromissos com a dívida pública.

Na composição da chamada Dívida Líquida do Setor Público (DLSP), indicador que serve de referência para as decisões relacionadas à política econômica do País, estão somados compromissos de setor público não financeiro, e que envolvem responsabilidades da Administração Direta e Indireta da União, dos Estados e dos Municípios, assim como as empresas estatais não financeiras, o Banco Central e também o sistema previdenciário e os fundos públicos mantidos com recursos de contribuições fiscais, como é o caso do Fundo de Amparo ao Trabalhador, responsável pela gestão do Seguro-Desemprego.

Os profissionais do mercado financeiro observam a evolução da dívida pública interna a partir da comparação da sua evolução em relação ao PIB (Produto Interno Bruto) do País e também são balizados neste parâmetro padrões de preços, prazos e indexadores para diferentes tipos de negócios.

Em 1995, por exemplo, a Dívida Líquida do Setor Público, em termos percentuais, era equivalente a 27,9% do PIB Nacional, e, ao final de 2017, já apresentava uma oscilação para 51,6%, exibindo sua maior marca, neste período de 23 anos, no final de 2002, com uma taxa representativa de 59,9%.

Vários são os fatores que interferem nesta relação DLSP/PIB, inclusive as interfaces da economia interna com as crises internacionais e os diferentes tipos de indexadores atrelados às remunerações dos títulos da dívida pública, mas a discussão sobre a gestão deste endividamento ainda é restrita a um grupo seleto de profissionais do mercado financeiro.

O único consenso a que se chegou em termos nacionais para combater os nefastos efeitos do custo da dívida pública sobre a sociedade em geral foi em relação à necessidade do Poder Público conter seus gastos para economizar recursos capazes de amortizar gradativamente o seu nível de endividamento no tempo.

Foi neste sentido, aliás, que, no início da década de 2000, o Congresso

Nacional aprovou a chamada Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), impondo regras rígidas para a gestão pública, porém o resultado desta equação foi a desestruturação contínua de um conjunto de serviços públicos.

Os sinais mais agressivos da contenção de gastos públicos para bancar o financiamento da dívida pública interna apareceram nas áreas de saúde, educação e infraestrutura, contudo o remédio amargo agora também atinge as estruturas administrativas e de pessoal, e o sistema previdenciário e de seguridade social.

A amplitude e a complexidade dos fatores relacionados à gestão da dívida pública interna começam a colocar em xeque uma série de benefícios sociais e trabalhistas conquistados na formulação da Constituição de 1988, fato que impõe neste momento o presente resgate de informações históricas sobre diferentes atividades públicas, para que a sociedade tenha ciência plena do que realmente vem ocorrendo no País e exija dos governantes atuais e dos futuros postulantes a cargos públicos um projeto nacional, de médio e longo prazo, de natureza setorial que permita a todos enxergar o Brasil do futuro.

Apenas a título de comparação, é possível afirmar, por exemplo, que o dispêndio governamental registrado em 2017 com o pagamento de juros e amortização da dívida pública interna (R\$ 523 bilhões) representou uma despesa superior em duas vezes e meia ao valor destinado pelo Governo Federal para a área da Saúde (R\$ 101,4 bilhões); da Educação (R\$ 88,6 bilhões); e Segurança Pública (R\$ 8 bilhões).

Este tipo de comparação, portanto, revela o tamanho da importância do custo da dívida pública interna à sociedade brasileira, de modo que o debate nacional sobre este tema não pode ficar fora da agenda dos partidos políticos, das entidades setoriais, das universidades e de todos os demais segmentos organizados que pregam mudanças profundas na vida pública nacional.

Nenhuma outra questão nacional importante, como as envolvendo as reformas política; tributária; previdenciária e trabalhista; assim como o chamado Pacto Federativo entre a União, Estados e Municípios, terá efeitos consistentes na reorganização do País, caso não se encontre

instrumentos eficazes para conter, de forma equilibrada e serena, o custo da dívida pública que corrói as finanças do País.

Sabe-se que este assunto é delicado, envolve interesses de investidores internos e externos e, portanto, é sensível à fuga de capitais para outras modalidades de investimentos, mas a história do início da República e, também dos primeiros anos pós-Constituição de 1988, revelam que o risco de calote público sempre assombra os países fragilizados em suas contas públicas.

Qual o remédio deve ser adotado, como mudança de indexadores de títulos, alongamento do perfil da dívida, entre outras alternativas, é o desafio que se impõe ao País. O que não se pode aceitar é que assunto de relevância importância fique de fora do grande debate nacional.

Também não há como continuar protelando um forte aporte de recursos para viabilização de obras urgentes nos portos públicos brasileiros controlados pela União e para intervenções na área de infraestrutura e logística de transportes.

Os chamados gargalos logísticos vêm impedindo que todo o esforço demonstrado pelo setor privado na modernização dos portos brasileiros exiba resultados operacionais mais consistentes, oferecendo aos exportadores melhores condições de competitividade.

DOCAS PERDEM INVESTIMENTOS



A comprovação mais clara e objetiva de que ocorreram cortes de investimentos promovidos pelo Governo Federal em seus orçamentos anuais para dar conta do pagamento de juros e amortização da dívida pública pode ser verificada no desempenho dos recursos direcionados às sete companhias docas federais, além da Companhia Docas do Maranhão (Codomar), em processo de dissolução.

No período de 1995 a 2017, como revelam as informações oficiais divulgadas nos Balanços Anuais da União, o Governo Federal havia previsto um aporte de verbas de R\$ 22,6 bilhões para investimentos em obras nos 18 portos públicos administrados pelas companhias docas federais, em valores de dezembro de 2017, porém os repasses efetivos (exceto a Codomar) ficaram limitados a R\$ 8,3 bilhões, causando, portanto, uma redução expressiva de R\$ 14,3 bilhões.

As justificativas oficiais para os cortes de investimentos são as mais diferenciadas, como é o caso de atraso da execução de obras por força de revisão de projetos ou em função de problemas na aprovação de licenças ambientais.

O fato relevante é que a não realização dos investimentos no prazo estabelecido no Orçamento Anual da União permite a perda do recurso previsto para o exercício, ainda que haja semelhante liberação nos anos seguintes, períodos que deveriam contar com dotações específicas adicionais aos valores anteriormente programados.

Para evitar este tipo de situação, o ideal seria que as verbas programadas para grandes obras adotassem sempre o sistema público contábil de empenho global, de modo que, logo do início da assinatura do contrato, o valor pleno da obra fosse reservado para a sua execução integral, e não por etapas, fato que possibilita cortes de verbas no exercício seguinte, principalmente quando não se cumprem as devidas formalizações contratuais para a sua execução.



Há vários casos de obras portuárias de grande vulto que tiveram suas dotações parciais consignadas no Orçamento da União, porém durante vários anos seguidos não contaram sequer com a primeira etapa de liberação de verbas.

Um dos exemplos mais emblemáticos envolveu a execução do projeto denominado “Mergulhão”, que consistia numa passagem subterrânea em um trecho de apenas 1.130 metros, no Cais do Saboó, no Porto de Santos, destinada ao tráfego rodoviário, a fim de separá-lo do fluxo ferroviário, que continuaria a ser desenvolvido no nível do solo.

Esta obra foi prevista por anos seguidos no Orçamento da União, para ser executada com recursos federais repassados à Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), porém a estatal anunciou a desistência da sua execução, diante de custo elevado e do prazo para a conclusão do projeto.

Acontece que a obra do “Mergulhão” teve um custo estimado de R\$ 1 bilhão, após várias outras projeções, mas, ainda assim, somente do contexto do mencionado corte de R\$ 14,3 bilhões de repasses da União para as companhias docas, quase R\$ 4 bilhões deste volume de cancelamento estavam exatamente consignados para obras da Codesp, ou seja, daria para construir quatro projetos deste porte.

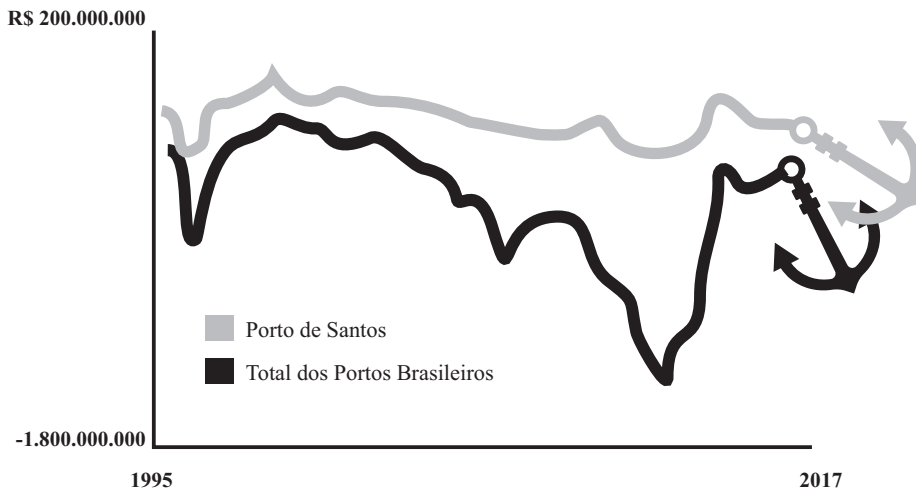
Além disto, há de se ressaltar que outros valores de obras de grande vulto foram consignados pela União no âmbito do chamado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e até mesmo nesta programação chegou a ser projetada uma verba de R\$ 310 milhões ao “Mergulhão”.

Outro ponto relevante a se observar diz respeito ao valor das verbas atribuídas aos efetivos repasses às companhias docas controladas pelo Governo Federal.

A importância de R\$ 8,3 bilhões efetivamente liberada para investimentos nos portos correspondeu a apenas 0,51% do total de R\$ 1,6 trilhão repassados para todas as empresas estatais federais, o que demonstra um absoluto desprezo para a importância da atividade portuária no contexto da economia interna e também no universo do comércio internacional brasileiro.

Quando se identifica o nível de execução orçamentária comparativo

PERDAS DE INVESTIMENTOS NOS PORTOS PÚBLICOS FEDERAIS



entre as dotações fixadas e os valores efetivamente realizados, enquanto o índice de eficiência orçamentária das companhias docas fica limitado a 36,64% no período de análise (1995/2017), a taxa média obtida pelo conjunto das estatais federais é de 82,69%.

Como revela o gráfico acima, praticamente em todos os exercícios fiscais, tanto em âmbito nacional, como especificamente no Porto de Santos, ocorreram acentuadas perdas de recursos na comparação com os valores consignados no Orçamento Geral da União.

Quando se analisa o perfil dos investimentos anuais das estatais executados com recursos do Orçamento Geral da União também é possível perceber, ano após ano, que há uma concentração específica dos recursos em determinados segmentos produtivos.

O Orçamento de Investimentos das Estatais de 2017, por exemplo, previa para o conjuntos das empresas relacionadas ao chamado Grupo Petrobras o percentual de 86%; e, para o Grupo Eletrobras, mais 6,4%; além de mais 4,5% para as estatais da área financeira. As demais empresas do setor produtivo, onde estão inseridas as companhias docas federais ficam, sempre, com o percentual menor, por volta de 3%.

Sem desmerecer a importância de outros setores econômicos ao

desenvolvimento harmônico da economia, não é possível aceitar tamanha distorção de política de investimentos, notadamente dentro de um cenário cercado de insucessos e desperdícios.

Na área de petróleo e gás, por exemplo, constata-se desperdício de mais de R\$ 10 bilhões com a construção de duas refinarias construídas ou em fase de construção, em Pernambuco e no Rio de Janeiro, sem a devida necessidade, ao mesmo tempo em que a própria Petrobras anuncia o interesse em privatizar outras quatro unidades nos estados da Bahia, Pernambuco, Paraná e Rio Grande do Sul, responsáveis por 37% do refino de petróleo do País.

Na área financeira, somente no Exercício de 2017, o Banco do Brasil decidiu fechar 670 agências bancárias; a Caixa Econômica Federal, outras 18.

Considerando, ainda, que nos últimos anos o Governo Federal promoveu enorme desperdício de dinheiro público na construção de estádios para a Copa de 2014 e de outras instalações para os Jogos Olímpicos de 2016, não dá para aceitar que os portos brasileiros fiquem à mercê do bom senso político para atuar, de forma decisiva, no escoamento de uma produção de vital importância à economia nacional.

E é exatamente este o tipo de balanço que precisa ser feito na hora de concepção dos investimentos de natureza pública.

PERFORMANCE DOS INVESTIMENTOS
NAS CIAS DOCAS FEDERAIS
Período: 1995 / 2017

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	167.415.534	82.752.992	49,43	-84.662.542
1996	329.765.000	112.132.000	34,00	-217.633.000
1997	376.265.000	271.073.000	72,04	-105.192.000
1998	341.677.000	253.258.000	74,12	-88.419.000
1999	176.233.000	119.782.000	67,97	-56.451.000
2000	172.555.871	94.707.748	54,89	-77.848.123
2001	153.894.527	48.828.524	31,73	-105.066.003
2002	219.586.731	103.311.201	47,05	-116.275.530
FHC	1.937.392.663	1.085.845.465	56,05	-851.547.198
2003	155.455.540	22.647.456	14,57	-132.808.084
2004	239.722.585	49.691.416	20,73	-190.031.169
2005	389.411.301	90.530.366	23,25	-298.880.935
2006	410.345.205	99.641.532	24,28	-310.703.673
2007	601.547.473	105.599.015	17,55	-495.948.458
2008	613.222.117	177.178.353	28,89	-436.043.764
2009	622.157.735	186.950.179	28,23	-435.207.556
2010	804.527.235	292.559.997	36,36	-511.967.238
LULA	3.836.389.191	1.024.798.314	26,71	-2.811.590.877
2011	975.118.103	287.171.543	29,45	-687.946.560
2012	1.434.168.440	394.237.272	27,49	-1.039.931.168
2013	1.662.531.852	470.738.947	28,31	-1.191.792.905
2014	1.431.152.952	487.671.551	34,08	-943.481.401
2015	820.456.970	377.254.908	45,98	-443.202.062
2016	776.918.538	242.645.234	31,23	-534.273.304
DILMA	7.100.346.855	2.259.719.455	31,83	-4.840.627.400
2017	659.930.354	174.499.217	26,44	-485.431.137
TEMER	659.930.354	174.499.217	26,44	-485.431.137
TOTAL	13.534.059.063	4.544.862.451	33,58	-8.989.196.612

PERFORMANCE DOS INVESTIMENTOS
 NAS CIAS DOCAS FEDERAIS
 Período: 1995 / 2017 (Em valores atualizados / IPCA)

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	668.913.789	330.642.062	49,43	-338.271.726
1996	1.189.667.469	404.529.870	34,00	-785.137.599
1997	1.289.508.317	929.001.868	72,04	-360.506.449
1998	1.150.752.419	852.961.294	74,12	-297.791.125
1999	546.302.738	371.310.904	67,97	-174.991.834
2000	504.698.486	277.005.104	54,89	-227.693.382
2001	418.289.172	132.717.149	31,73	-285.572.023
2002	538.024.162	253.129.695	47,05	-284.894.467
FHC	6.306.156.551	3.551.297.948	56,31	-2.754.858.604
2003	343.090.532	49.982.958	14,57	-293.107.574
2004	493.358.909	102.266.971	20,73	-391.091.937
2005	754.521.390	175.411.185	23,25	-579.110.205
2006	771.785.879	187.407.886	24,28	-584.377.993
2007	1.085.927.334	190.629.771	17,55	-895.297.563
2008	1.040.532.458	300.641.190	28,89	-739.891.268
2009	1.012.962.383	304.381.812	28,23	-708.580.571
2010	1.240.006.564	450.918.628	36,36	-789.087.936
LULA	6.742.185.449	1.761.640.401	26,13	-4.980.545.048
2011	1.409.343.070	415.050.467	29,45	-994.292.603
2012	1.964.116.625	539.914.252	27,49	-1.424.202.373
2013	2.152.566.440	609.490.193	28,31	-1.543.076.247
2014	1.738.989.659	592.568.239	34,08	-1.146.421.420
2015	902.397.649	414.932.110	45,98	-487.465.538
2016	798.702.557	249.448.764	31,23	-549.253.793
DILMA	8.966.115.999	2.821.404.024	31,47	-6.144.711.975
2017	659.930.354	174.499.217	26,44	-485.431.137
TEMER	659.930.354	174.499.217	26,44	-485.431.137
TOTAL	22.674.388.354	8.308.841.590	36,64	-14.365.546.764

PERFORMANCE DOS INVESTIMENTOS
 NAS ESTATAIS FEDERAIS
 Período: 1995 / 2017

ANO	Dotação Prevista Total (Estatais)	Dotação Executada (Estatais)	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	15.857.266.431	11.589.749.600	73,08	-4.267.516.831
1996	14.716.633.000	12.840.839.000	87,25	-1.875.794.000
1997	16.725.568.000	15.034.154.000	89,89	-1.691.414.000
1998	17.301.509.000	14.112.038.000	81,56	-3.189.471.000
1999	10.059.532.000	9.020.571.000	89,67	-1.038.961.000
2000	15.146.172.057	9.937.782.921	65,60	-5.208.389.136
2001	15.758.816.748	12.720.168.130	80,70	-3.038.648.618
2002	21.992.268.401	18.779.878.362	85,40	-3.212.390.039
FHC	127.557.765.637	104.035.181.013	81,56	-23.522.584.624
2003	25.886.013.407	21.793.556.227	84,20	-4.092.457.180
2004	30.807.099.333	24.133.201.816	78,30	-6.673.897.517
2005	35.815.793.675	28.091.321.078	78,40	-7.724.472.597
2006	40.877.695.823	32.821.142.497	80,30	-8.056.553.326
2007	53.280.147.591	39.973.169.290	75,00	-13.306.978.301
2008	67.322.753.611	53.243.569.967	79,10	-14.079.183.644
2009	82.143.086.827	71.525.167.732	87,10	-10.617.919.095
2010	102.110.898.370	84.165.143.457	82,40	-17.945.754.913
LULA	438.243.488.637	355.746.272.064	81,18	-82.497.216.573
2011	103.816.820.412	82.391.050.444	79,40	-21.425.769.968
2012	105.592.223.003	97.874.681.016	92,70	-7.717.541.987
2013	123.229.765.832	113.491.168.430	92,10	-9.738.597.402
2014	111.181.521.426	95.639.900.856	86,00	-15.541.620.570
2015	101.970.446.081	80.205.685.691	78,70	-21.764.760.390
2016	76.203.041.384	56.410.523.253	74,00	-19.792.518.131
DILMA	621.993.818.138	526.013.009.690	84,57	-95.980.808.448
2017	85.370.228.504	50.396.418.542	59,00	-34.973.809.962
TEMER	85.370.228.504	50.396.418.542	59,03	-34.973.809.962
TOTAL	1.273.165.300.916	1.036.190.881.309	81,39	-236.974.419.607

PERFORMANCE DOS INVESTIMENTOS
 NAS ESTATAIS FEDERAIS
 Período: 1995 / 2017 (Em valores atualizados / IPCA)

ANO	Dotação Prevista Total (Estatais)	Dotação Executada (Estatais)	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	63.358.183.743	46.307.192.219	73,09	-17.050.991.524
1996	53.092.048.977	46.324.893.275	87,25	-6.767.155.702
1997	57.320.662.409	51.523.970.130	89,89	-5.796.692.279
1998	58.270.686.443	47.528.694.830	81,57	-10.741.991.612
1999	31.183.432.592	27.962.768.817	89,67	-3.220.663.775
2000	44.300.145.025	29.066.434.936	65,61	-15.233.710.089
2001	42.832.857.891	34.573.734.982	80,72	-8.259.122.910
2002	53.884.730.291	46.013.838.227	85,39	-7.870.892.065
FHC	404.242.747.371	329.301.527.415	81,46	-74.941.219.956
2003	57.130.457.475	48.098.400.387	84,19	-9.032.057.089
2004	63.402.273.518	49.667.118.799	78,34	-13.735.154.720
2005	69.396.502.746	54.429.603.264	78,43	-14.966.899.482
2006	76.883.628.736	61.730.694.052	80,29	-15.152.934.683
2007	96.182.547.875	72.160.484.585	75,02	-24.022.063.289
2008	114.235.133.364	90.345.180.340	79,09	-23.889.953.024
2009	133.740.773.959	116.453.272.692	87,07	-17.287.501.267
2010	157.382.098.105	129.722.557.298	82,43	-27.659.540.807
LULA	768.353.415.778	622.607.311.417	81,03	-145.746.104.361
2011	150.046.969.626	119.080.197.162	79,36	-30.966.772.464
2012	144.610.238.878	134.040.941.646	92,69	-10.569.297.232
2013	159.551.985.771	146.942.917.307	92,10	-12.609.068.463
2014	135.096.333.140	116.211.756.610	86,02	-18.884.576.530
2015	112.154.438.472	88.215.987.932	78,66	-23.938.450.540
2016	78.339.698.461	57.992.217.914	74,03	-20.347.480.547
DILMA	779.799.664.348	662.484.018.573	84,96	-117.315.645.775
2017	85.370.228.504	50.396.418.542	59,03	-34.973.809.962
TEMER	85.370.228.504	50.396.418.542	59,03	-34.973.809.962
TOTAL	1.952.395.827.497	1.614.392.857.405	82,69	-338.002.970.092

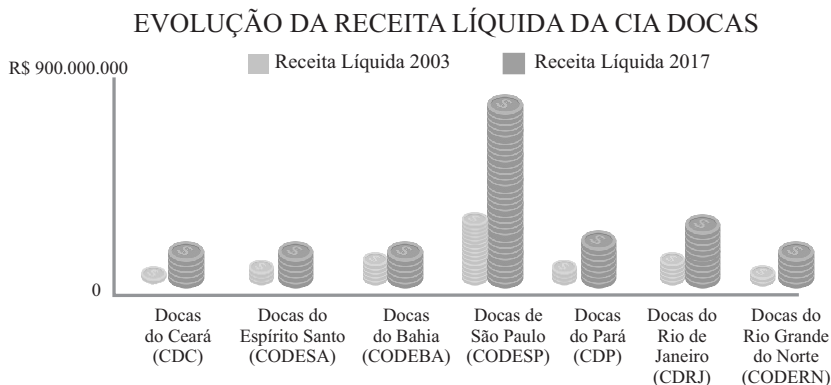
FUTURO DA GESTÃO PORTUÁRIA



A escassez de recursos para as companhias docas federais desenvolverem adequadamente suas funções de autoridade portuária, inclusive com a produção de investimentos para garantir a operacionalidade eficiente dos portos públicos, vem gerando um ambiente para novo debate sobre privatização.

O processo não é tão simples como parece, pois a maior parte destas companhias tem dificuldades crônicas de ordem financeira e elevado passivo trabalhista, especialmente com o chamado Sistema Portus, que envolve aposentadorias e pensões de servidores dos portos.

A proposta inicial do Governo Federal foi avaliar a privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), exatamente porque entre todas as demais estatais federais portuárias, esta é a que exhibe melhores condições para ser negociada com o setor privado, seja na forma de venda ou até na concessão dos serviços.



A análise econômico-financeira destas empresas, no entanto, parece ser o melhor caminho para definição dos rumos gerenciais que o Governo Federal deve tomar em relação ao controle acionário das administradoras portuárias, mas não se pode manter o cenário vigente de ineficiência na execução orçamentária, sobretudo no que diz respeito aos repasses de



verbas para a realização das obras previstas para melhorar os serviços portuários.

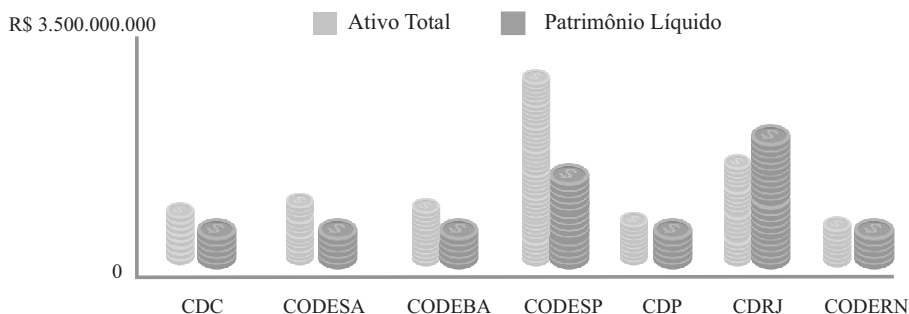
O empenho demonstrado pela iniciativa privada nestes últimos 25 anos gerou indicadores favoráveis em toda a cadeia do comércio internacional e ao conjunto de empresas que atuam no setor portuário, até mesmo para as companhias docas federais.

Somente nos últimos 15 anos, percebe-se uma expansão real da Receita Líquida das companhias docas federais de 28,36%. Em valores atualizados para dezembro de 2017, a receita destas empresas relativas ao Exercício Fiscal de 2003 somou R\$ 1,2 bilhão, mas, em 2017, alcançou o patamar de R\$ 1,6 bilhão .

Neste mesmo período, observa-se uma evolução do Patrimônio Líquido das companhias docas federais em cerca de 100%, entretanto neste aspecto há a necessidade de uma apuração contábil mais rigorosa, pois algumas empresas não vêm contabilizando, adequadamente, entre as suas obrigações, as devidas responsabilidades com dívidas relacionadas aos compromissos represados com o pagamento do Sistema Portus.

Percebe-se, ao longo dos anos, que as companhias docas federais, sob o aspecto administrativo, vem mantendo, de forma estável, seus quantitativos do quadro de pessoal, com um contingente global em torno de 3.940 funcionários, contudo a média salarial mensal apurada nestas empresas é da ordem de R\$ 13 mil, equivalente a 4,5 vezes a média salarial registrada em todo o País.

ATIVO TOTAL / PATRIMÔNIO LÍQUIDO - 2017



É evidente que o perfil destes funcionários inclui profissionais de nível técnico relevante e também um tempo de serviço acentuado, fatores que influenciam no processo remuneratório, mas o tema merece uma análise mais aprofundada, afinal este tipo de custo consome cerca de 44% da receita líquida das empresas e influencia na limitação de verbas para serviços essenciais à operacionalização da atividade portuária em geral.

Torna-se indispensável, assim, conhecer os propósitos futuros do Governo Federal em relação à manutenção ou não do atual modelo de gestão da autoridade portuária, inclusive sobre o aspecto de aporte de verbas para a produção de investimentos.

Nos dias atuais, uma parcela de investimentos para execução de obras é repassada pela União para que os projetos sejam diretamente executados pelas companhias docas, e, algumas intervenções do gênero, são desenvolvidas por órgãos superiores aos quais as empresas estão subordinadas.

Desde que deixaram de exercer diretamente a função de operadoras portuárias, estas estatais ficaram dependentes sobretudo de receitas de tarifas portuárias e de arrendamentos de instalações à iniciativa privada, fato que limitou a disponibilidade de recursos para investimentos em grandes obras de apoio logístico, obviamente justificando aportes de verbas federais para a realização destes projetos de maior vulto.

Na eventualidade de mudança do modelo de gestão, há de se ter uma orientação mais objetiva a respeito das responsabilidades futuras da execução de obras em geral, uma vez que não haveria o sistema de repasses de recursos públicos para uma eventual concessionária de serviços ou empresa privada com exploração direta.

Vários, aliás, são os estudos já realizados no contexto portuário para produzir diagnósticos relativos a investimentos, um dos quais foi denominado de Mapeamento Ipea de Obras Portuárias, levantamento que apurou a necessidade de investimentos que somavam R\$ 45 bilhões.

No rol desta conta constam 265 obras de infraestrutura portuária, sendo 45 delas de acessos terrestres; 46 de dragagem e derrocamento; 41 de infraestrutura portuária; além de outras 133 de construção, ampliação e recuperação de áreas portuárias, neste caso envolvendo recursos estimados em aproximadamente R\$ 20,5 bilhões, que certamente seriam

absorvidos pelo capital privado no sistema de concessão para exploração.

A importância apurada neste estudo pode parecer relevante num ambiente de crise financeira da União e de corte de gastos até em áreas sociais, mas a temática deve ser encarada sob a ótica de uma missão estratégica para o desenvolvimento nacional.

Outros esforços financeiros foram realizados pelo Governo Federal mesmo neste período de crise, afinal não é demais lembrar que o custo da Copa de 2014 no Brasil alcançou patamar superior a R\$ 28 bilhões; assim como a realização dos Jogos Olímpicos exigiram esforços do capital público e privado que somaram mais de R\$ 41 bilhões.

No caso da atividade portuária, no entanto, é preciso compreender que não se trata de uma iniciativa sazonal e sim de caráter permanente e com ampla ramificação em toda a economia interna e externa, que vai da geração de empregos e impostos ao fortalecimento do Produto Interno Bruto (PIB).

Apenas em relação à geração do Imposto de Importação (II), cuja utilização do transporte marítimo tem um envolvimento superior a 90% nos negócios, a receita anual produzida em favor dos cofres públicos supera R\$ 32 bilhões.

Como veremos mais adiante, várias outras formas de contribuições financeiras são geradas pelo segmento portuário para financiar a produção naval, o ensino marítimo e de outras atividades pertinentes à cadeia logística, ou seja, o capital privado tem feito sua parte neste enorme esforço de tornar o País competitivo no comércio internacional.

Às vésperas de mudança de governos nos Estados e também em nível federal, nos poderes Executivo e Legislativo, é fundamental que se faça um diagnóstico dos cenários que norteiam o sistema portuário nacional para permitir que surjam propostas eleitorais dos candidatos mais vinculadas à efetiva realidade desta atividade econômica.

As perdas de recursos federais para investimentos diretos nas companhias docas foi diferenciada de uma empresa para outra, porém alcançou indistintamente todas as administrações portuárias.

Recomenda-se, assim, que se avalie o quadro geral de forma individual para corrigir as falhas cometidas, com maior agilidade, nos próximos anos.

PERDAS TÊM NÍVEIS DIFERENTES



A performance apurada pelas companhias docas federais no processo de execução orçamentária anual, no período de 1995 a 2017, exibiu um nível diferenciado de perdas de recursos, em termos percentuais e de natureza financeira.

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) - que administra o Porto de Santos - registrou a maior perda financeira, de R\$ 3,9 bilhões, com a taxa de eficiência orçamentária média de somente 41,63%.

A segunda maior perda financeira coube à Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), com o valor de R\$ 3,3 bilhões, ou equivalente a 37,52% do que havia sido programado no Orçamento da União.

Do ponto de vista percentual, também ocorreram perdas expressivas na Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), com eficiência orçamentária de 41,52%; e na Companhia Docas do Ceará (CDC), de 40,51%.

Os dados da Companhia Docas do Maranhão (Codomar) foram exibidos em separado porque a empresa está em processo de dissolução e também porque há anos ficou sob controle direto do Ministério dos Transportes.

PERFORMANCE DOS INVESTIMENTOS NAS CIAS DOCAS FEDERAIS

Período: 1995 / 2017 (Valores por Companhia)

Cias Docas	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
CEARÁ (CDC)	1.493.449.690	604.999.511	40,51	-888.450.180
ESPÍRITO SANTO (CODESA)	2.331.657.851	760.769.129	32,63	-1.570.888.722
BAHIA (CODEBA)	2.118.721.341	455.070.031	21,48	-1.663.651.310
SÃO PAULO (CODESP)	6.836.201.617	2.846.196.787	41,63	-3.990.004.830
PARÁ (CDP)	2.074.538.854	579.893.847	27,95	-1.494.645.007
RIO DE JANEIRO (CDRJ)	5.296.857.444	1.987.257.001	37,52	-3.309.600.443
RIO GRANDE DO NORTE (CODERN)	2.588.189.978	1.074.655.284	41,52	-1.513.534.694
TOTAL	22.739.616.775	8.308.841.590		-14.430.775.186
MARANHÃO	447.537.300	176.649.450	39,47	-270.887.850

CENÁRIOS DA CODEBA

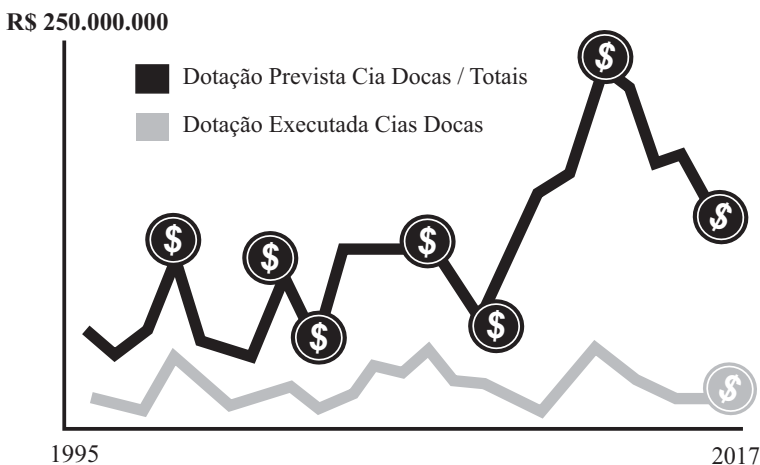


A Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) apresentou um aumento de 11,95% na movimentação de cargas dos portos de Aratu, Ilhéus e Salvador, em 2017, na comparação com o movimento apurado no ano anterior. Em 2017, foram movimentadas 12,2 milhões toneladas de cargas, fato que igualmente assegurou uma expansão da Receita Líquida da empresa de 4,55%, em idêntico período, com um resultado anual de R\$ 124,9 milhões.

Além dos portos públicos, Salvador também possui cinco Terminais de Uso Privado (TUP), com uma movimentação de cargas superior a 34 milhões de toneladas. Em 1993, quando ainda estava operando sem o apoio da iniciativa privada, os portos de Aratu, Ilhéus e Salvador, juntos, movimentaram 16,3 milhões de toneladas.

No que diz respeito ao aproveitamento dos recursos repassados pela União para investimentos nos portos públicos federais, a Codeba exibiu a menor taxa de eficiência orçamentária, de 21,48%, e perdeu R\$ 1,6 bilhão, entre 1995 e 2017.

BAHIA (CODEBA) - INVESTIMENTOS



Razão Social	Companhia Docas do Estado da Bahia CODEBA
CNPJ nº	14.372.148/0001-61
Ato/Data da Criação	Lei nº 6.222 — 10/07/1975
Ato/Data da Constituição	Ata de Sessão Pública 17/02/1977
Endereço:	Av. Da França, nº 1551 Estação Marítima Visconde de Cairu — Cep 40010 — Salvador (BA)
Portos Vinculados	Porto de Aratu (BA) Porto de Ilhéus (BA) Porto de Salvador (BA)
DADOS FINANCEIROS	EXERCÍCIO DE 2016
Ativo total	Exercício de 2016 = R\$ 484.463.346
	Exercício de 2017 = R\$ 490.711.463
Patrimônio Líquido	Exercício de 2016 = R\$ 314.509.998
	Exercício de 2017 = R\$330.962.066
Receita Líquida	Exercício de 2016 = R\$ 119.472.059
	Exercício de 2017 = R\$ 124.902.974
Prejuízos Acumulados	Exercício de 2016 = R\$ 0,00
	Exercício de 2017 = R\$ 0,00
Quadro de Pessoal	Exercício de 2016 = 278
	Exercício de 2017 = 279
Custo Pessoal/Administradores	Exercício de 2016 = R\$ 47.354.226
	Exercício de 2017 = R\$ 59.953.133
Orçamento 1995/2017	Previsto: R\$ 2.118.721.341,00
Valor Executado	Realizado: R\$ 455.070.031,00

PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CODEBA
Período: 1995 / 2017

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	8.830.273	2.779.463	31,48	-6.050.810
1996	5.573.000	1.539.000	27,62	-4.034.000
1997	10.854.000	479.000	4,41	-10.375.000
1998	24.737.000	12.526.000	50,64	-12.211.000
1999	10.000.000	8.599.000	85,99	-1.401.000
2000	8.050.000	2.677.872	33,27	-5.372.128
2001	7.000.000	4.776.684	68,24	-2.223.316
2002	30.200.000	8.893.550	29,45	-21.306.450
FHC	105.244.273	42.270.569	40,16	-62.973.704
2003	12.449.531	2.944.343	23,65	-9.505.188
2004	47.059.091	6.793.278	14,44	-40.265.813
2005	50.338.286	17.914.198	35,59	-32.424.088
2006	51.362.423	13.766.062	26,80	-37.596.361
2007	56.921.555	25.964.784	45,62	-30.956.771
2008	43.940.704	14.574.105	33,17	-29.366.599
2009	27.374.625	12.689.717	46,36	-14.684.908
2010	52.836.435	6.672.973	12,63	-46.163.462
LULA	342.282.650	101.319.460	29,60	-240.963.190
2011	96.327.244	1.944.660	2,02	-94.382.584
2012	108.920.628	18.366.729	16,86	-90.553.899
2013	176.115.832	38.633.846	21,94	-137.481.986
2014	174.733.990	24.811.108	14,20	-149.922.882
2015	141.604.037	14.766.362	10,43	-126.837.675
2016	157.706.321	8.324.720	5,28	-149.381.601
DILMA	855.408.052	106.847.425	12,49	-748.560.627
2017	126.861.605	8.760.616	6,91	-118.100.989
TEMER	126.861.605	8.760.616	6,91	-118.100.989
TOTAL	1.429.796.580	259.198.070	18,13	-1.170.598.510

PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CODEBA
Período: 1995 / 2017 (Em valores atualizados / IPCA)

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	35.281.621	11.105.428	31,48	-24.176.193
1996	20.105.277	5.552.130	27,62	-14.553.147
1997	37.198.047	1.641.594	4,41	-35.556.453
1998	83.313.078	42.186.992	50,64	-41.126.086
1999	30.998.890	26.655.946	85,99	-4.342.944
2000	23.544.970	7.832.350	33,27	-15.712.620
2001	19.026.175	12.983.147	68,24	-6.043.028
2002	73.995.043	21.790.683	29,45	-52.204.361
FHC	323.463.102	129.748.269	40,11	-193.714.833
2003	27.476.127	6.498.168	23,65	-20.977.959
2004	96.849.539	13.980.845	14,44	-82.868.694
2005	97.535.211	34.710.460	35,59	-62.824.751
2006	96.603.524	25.891.498	26,80	-70.712.025
2007	102.756.100	46.872.225	45,62	-55.883.875
2008	74.559.817	24.729.749	33,17	-49.830.067
2009	44.569.831	20.660.687	46,36	-23.909.145
2010	81.436.058	10.284.960	12,63	-71.151.098
LULA	621.786.207	183.628.593	29,53	-438.157.615
2011	139.222.247	2.810.627	2,02	-136.411.621
2012	149.168.543	25.153.529	16,86	-124.015.014
2013	228.026.326	50.021.249	21,94	-178.005.076
2014	212.318.747	30.147.903	14,20	-182.170.844
2015	155.746.315	16.241.108	10,43	-139.505.207
2016	162.128.249	8.558.137	5,28	-153.570.112
DILMA	1.046.610.427	132.932.553	12,70	-913.677.874
2017	126.861.605	8.760.616	6,91	-118.100.989
TEMER	126.861.605	8.760.616	6,91	-118.100.989
TOTAL	2.118.721.341	455.070.031	21,48	-1.663.651.310

CENÁRIOS DA CDC



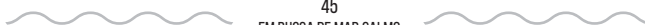
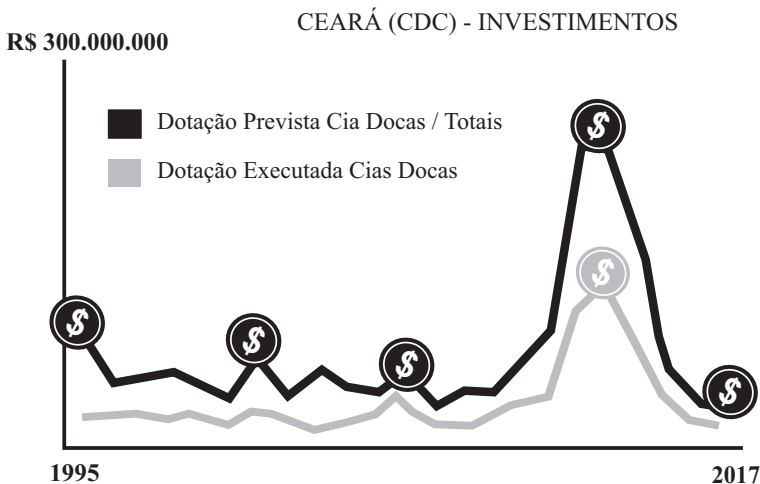
A Companhia Docas do Ceará (CDC) terminou o Exercício de 2017 com um prejuízo acumulado de R\$ 59,4 milhões ou 43,04% superior ao apurado no ano anterior.

Durante o período de 1995 a 2017, no entanto, a empresa deixou de receber do Governo Federal, a título de repasses para investimentos no Porto de Fortaleza, R\$ 888,4 milhões, o que significa dizer que estes repasses não executados representam quase 15 vezes o prejuízo da estatal.

Do ponto de vista da movimentação de cargas, porém, observou-se um crescimento de 9,39%, com 5 milhões toneladas movimentadas em 2017, contra apenas 4,6 milhões toneladas apuradas no exercício anterior.

O Porto de Fortaleza tem influência nos estados do Ceará, Piauí, Maranhão, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Paraíba, caracterizando-se como um dos maiores polos trigueiros do País.

Em 1993, no início do processo de modernização, movimentava 2,6 milhões toneladas.



Razão Social	Companhia Docas do Ceará CDC
CNPJ nº	07.223.670/0001-16
Ato/Data da Criação	Decreto nº 54.046 — 23/07/1964
Ato/Data da Constituição	Decreto nº 54.046 — 23/07/1964
Endereço:	Praça Amigos da Marinha, s/nº — Mucuripe — CEP 60182-640 — Fortaleza (CE)
Portos Vinculados	Porto de Fortaleza (CE)
DADOS FINANCEIROS	EXERCÍCIO DE 2016
Ativo total	Exercício de 2016 = R\$ 361.398.127
	Exercício de 2017 = R\$ 351.676.000
Patrimônio Líquido	Exercício de 2016 = R\$ 292.390.115
	Exercício de 2017 = R\$ 274.615.000
Receita Líquida	Exercício de 2016 = R\$ 33.833.315
	Exercício de 2017 = R\$ 44.987.000
Prejuízos Acumulados	Exercício de 2016 = (R\$ 41.566.742)
	Exercício de 2017 = (R\$ 59.459.000)
Quadro de Pessoal	Exercício de 2016 = 107
	Exercício de 2017 = 107
Custo Pessoal/Administradores	Exercício de 2016 = R\$ 36.474.164
	Exercício de 2017 = R\$ 36.518.000
Orçamento 1995/2017	Previsto: R\$ 1.493.449.690,00
Valor Executado	Realizado: R\$ 604.999.511,00

PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CDC
Período: 1995 / 2017

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (RS)
1995	20.486.508	3.241.559	15,82	-17.244.949
1996	11.672.000	3.001.000	25,71	-8.671.000
1997	12.591.000	3.878.000	30,80	-8.713.000
1998	14.580.000	2.463.000	16,89	-12.117.000
1999	10.750.000	4.132.000	38,44	-6.618.000
2000	9.671.000	1.721.283	17,80	-7.949.717
2001	21.591.710	6.311.679	29,23	-15.280.031
2002	11.820.182	5.518.153	46,68	-6.302.029
FHC	113.162.400	30.266.674	26,75	-82.895.726
2003	22.110.996	726.677	3,29	-21.384.319
2004	17.704.096	4.868.518	27,50	-12.835.578
2005	16.814.516	6.759.652	40,20	-10.054.864
2006	25.359.768	18.821.299	74,22	-6.538.469
2007	11.830.501	4.315.440	36,48	-7.515.061
2008	19.016.256	1.970.041	10,36	-17.046.215
2009	20.333.817	5.643.934	27,76	-14.689.883
2010	35.602.449	14.690.914	41,26	-20.911.535
LULA	168.772.399	57.796.475	34,25	-110.975.924
2011	58.286.274	19.224.277	32,98	-39.061.997
2012	172.543.217	81.352.150	47,15	-91.191.067
2013	183.966.654	104.073.113	56,57	-79.893.541
2014	132.660.960	70.593.380	53,21	-62.067.580
2015	52.208.430	31.245.523	59,85	-20.962.907
2016	24.691.518	8.473.918	34,32	-16.217.600
DILMA	624.357.053	314.962.361	50,45	-309.394.692
2017	18.121.860	5.228.877	28,85	-12.892.983
TEMER	18.121.860	5.228.877	28,85	-12.892.983
TOTAL	924.413.712	408.254.387	44,16	-516.159.325

PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CDC
Período: 1995 / 2017 (Em valores atualizados / IPCA)

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	81.854.457	12.951.746		-68.902.711
1996	42.108.164	10.826.474	25,71	-31.281.690
1997	43.150.969	13.290.402	30,80	-29.860.566
1998	49.104.769	8.295.271	16,89	-40.809.499
1999	33.323.807	12.808.741	38,44	-20.515.065
2000	28.286.137	5.034.479	17,80	-23.251.658
2001	58.686.808	17.155.301	29,23	-41.531.506
2002	28.961.420	13.520.396	46,68	-15.441.023
FHC	365.476.531	93.882.811	25,69	-271.593.720
2003	48.798.990	1.603.777	3,29	-47.195.213
2004	36.435.755	10.019.610	27,50	-26.416.146
2005	32.579.722	13.097.468	40,20	-19.482.254
2006	47.697.184	35.399.494	74,22	-12.297.690
2007	21.356.693	7.790.332	36,48	-13.566.361
2008	32.267.316	3.342.821	10,36	-28.924.495
2009	33.106.382	9.189.137	27,76	-23.917.245
2010	54.873.556	22.642.900	41,26	-32.230.656
LULA	307.115.599	103.085.538	33,57	-204.030.060
2011	84.241.443	27.784.944	32,98	-56.456.500
2012	236.300.696	111.413.071	47,15	-124.887.625
2013	238.191.193	134.748.871	56,57	-103.442.322
2014	161.195.935	85.777.804	53,21	-75.418.130
2015	57.422.590	34.366.076	59,85	-23.056.514
2016	25.383.843	8.711.518	34,32	-16.672.325
DILMA	802.735.701	402.802.284	50,18	-399.933.417
2017	18.121.860	5.228.877	28,85	-12.892.983
TEMER	18.121.860	5.228.877	28,85	-12.892.983
TOTAL	1.493.449.690	604.999.511	40,51	-888.450.180

CENÁRIOS DA CODESA

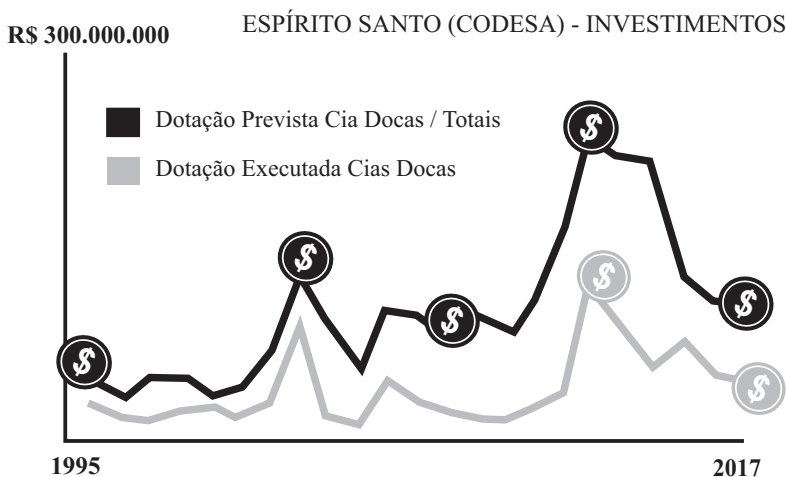


A Companhia Docas do Espírito Santo apresentou um crescimento do movimento de cargas no Porto de Vitória de 6,25%, em 2017, na comparação com o ano anterior. Neste exercício, foram movimentadas 6,9 milhões toneladas, das quais 51,76% (ou 3,5 milhões toneladas) ocorreram nos terminais administrados pela estatal, com um avanço de 11,21%.

Do ponto de vista financeiro, a estatal fechou 2017 com um aumento da Receita Líquida de 3,61%, com R\$ 123,5 milhões, porém não evitou a apuração de um prejuízo de R\$ 25,6 milhões.

Em relação ao nível de eficiência na execução orçamentária dos recursos federais para investimentos previstos no Orçamento da União, entre 1995 e 2017, a Codesa conseguiu alcançar apenas a taxa de 32,63%, o que lhe impôs uma perda de R\$ 1,5 bilhão neste período, em valores atualizados para dezembro de 2017.

Nos terminais privativos, a movimentação alcançou o movimento de 30,2 milhões toneladas, com um avanço de 5,75% na comparação com a movimentação registrada em 2016.



Razão Social	Companhia Docas do Espírito Santo CODESA
CNPJ nº	27.316.538/0001-66
Ato/Data da Criação	Decreto nº 87.560 — 09/09/1982
Ato/Data da Constituição	AGE Portocel Porto — 21/02/1983
Endereço:	Av. Getúlio Vargas, nº 556 — Centro CEP 29020-030 — Vitória (ES)
Portos Vinculados	Porto de Vitória (ES) Porto de Barra do Riacho (ES)
DADOS FINANCEIROS	EXERCÍCIO DE 2016
Ativo total	Exercício de 2016 = R\$ 543.253.667
	Exercício de 2017 = R\$ 560.521.087
Patrimônio Líquido	Exercício de 2016 = R\$ 321.340.683
	Exercício de 2017 = R\$ 295.715.519
Receita Líquida	Exercício de 2016 = R\$ 119.212.776
	Exercício de 2017 = R\$ 123.620.660
Prejuízos Acumulados	Exercício de 2016 = R\$ 0,00
	Exercício de 2017 = R\$ (2.224.578)
Quadro de Pessoal	Exercício de 2016 = 336
	Exercício de 2017 = 336
Custo Pessoal/Administradores	Exercício de 2016 = R\$ 86.954.802
	Exercício de 2017 = R\$ 70.326.909
Orçamento 1995/2017	Previsto: R\$ 2.331.657.851,00
Valor Executado	Realizado: R\$ 760.769.129,00

PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CODESA
Período: 1995 / 2017

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	7.999.899	4.322.337	54,03	-3.677.562
1996	5.507.000	2.037.000	36,99	-3.470.000
1997	10.362.000	905.000	8,73	-9.457.000
1998	10.605.000	3.871.000	36,50	-6.734.000
1999	7.334.000	5.229.000	71,30	-2.105.000
2000	9.251.000	2.662.552	28,78	-6.588.448
2001	19.720.000	6.655.454	33,75	-13.064.546
2002	52.680.000	40.628.837	77,12	-12.051.163
FHC	123.458.899	66.311.180	53,71	-57.147.719
2003	41.426.849	3.960.928	9,56	-37.465.921
2004	24.611.884	302.616	1,23	-24.309.268
2005	49.123.137	19.963.092	40,64	-29.160.045
2006	49.231.829	10.735.018	21,81	-38.496.811
2007	43.277.501	7.305.210	16,88	-35.972.291
2008	53.587.278	2.565.192	4,79	-51.022.086
2009	51.644.929	885.596	1,71	-50.759.333
2010	71.774.159	8.527.548	11,88	-63.246.611
LULA	384.677.566	54.245.200	14,10	-330.432.366
2011	121.829.984	17.931.054	14,72	-103.898.930
2012	192.316.915	95.253.548	49,53	-97.063.367
2013	189.515.656	74.102.710	39,10	-115.412.946
2014	199.127.673	48.477.926	24,35	-150.649.747
2015	122.221.269	68.005.717	55,64	-54.215.552
2016	109.563.102	49.973.732	45,61	-59.589.370
DILMA	934.574.599	353.744.687	37,85	-580.829.912
2017	108.648.376	40.626.751	37,39	-68.021.625
TEMER	108.648.376	40.626.751	37,39	-68.021.625
TOTAL	1.551.359.440	514.927.818	33,19	-1.036.431.622

**PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CODESA**
Período: 1995 / 2017 (Em valores atualizados / IPCA)

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	31.963.836	17.270.027	54,03	-14.693.809
1996	19.867.174	7.348.726	36,99	-12.518.448
1997	35.511.900	3.101.551	8,73	-32.410.349
1998	35.717.152	13.037.350	36,50	-22.679.802
1999	22.734.586	16.209.320	71,30	-6.525.266
2000	27.057.704	7.787.541	28,78	-19.270.163
2001	53.599.453	18.089.690	33,75	-35.509.763
2002	129.074.798	99.547.436	77,12	-29.527.362
FHC	355.526.604	182.391.641	51,30	-173.134.963
2003	91.429.097	8.741.772	9,56	-82.687.325
2004	50.652.266	622.796	1,23	-50.029.470
2005	95.180.745	38.680.387	40,64	-56.500.357
2006	92.596.258	20.190.647	21,81	-72.405.611
2007	78.125.540	13.187.533	16,88	-64.938.007
2008	90.928.394	4.352.690	4,79	-86.575.704
2009	84.085.381	1.441.878	1,71	-82.643.503
2010	110.624.506	13.143.390	11,88	-97.481.116
LULA	693.622.188	100.361.094	14,47	-593.261.094
2011	176.081.485	25.915.842	14,72	-150.165.643
2012	263.381.092	130.451.258	49,53	-132.929.834
2013	245.375.775	95.944.632	39,10	-149.431.143
2014	241.959.438	58.905.382	24,35	-183.054.056
2015	134.427.752	74.797.584	55,64	-59.630.168
2016	112.635.142	51.374.945	45,61	-61.260.196
DILMA	1.173.860.683	437.389.644	37,26	-736.471.039
2017	108.648.376	40.626.751	37,39	-68.021.625
TEMER	108.648.376	40.626.751	37,39	-68.021.625
TOTAL	2.331.657.851	760.769.129	32,63	-1.570.888.722

CENÁRIOS DA CODESP

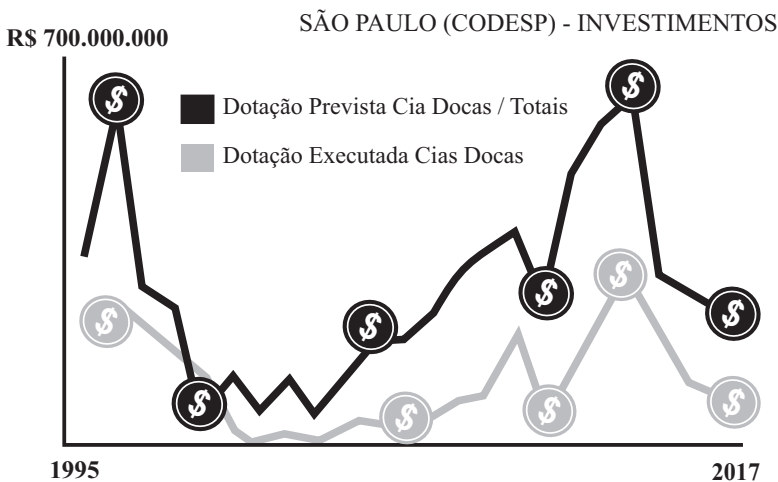


A Companhia Docas do Estado de São Paulo apresentou um movimento de cargas de 129,8 milhões de toneladas em 2017, representando um avanço de 14,1% na comparação com o ano anterior, em cais de natureza pública e arrendada, sendo que, neste total, constam 17,9 milhões toneladas movimentadas em terminais privativos.

O crescimento da movimentação também refletiu no avanço de 14,60% na Receita Líquida, que fechou o Exercício Fiscal de 2017 com R\$ 848,6 milhões, contra R\$ 740,4 milhões, em 2016.

Embora o Porto de Santos detenha esta excelente performance, representando 28,0% das transações comerciais brasileiras no comércio exterior, a estatal portuária também lidera a lista das companhias docas com a maior perda financeira nos repasses federais, somando R\$ 3,9 bilhões, no período de 1995 a 2017, em valores atualizados para dezembro de 2017.

As perdas da Codesp ocorreram em detrimento de uma série de obras necessárias no Porto de Santos, pois a taxa de eficiência orçamentária na execução dos repasses programados foi de apenas 41,63% neste período.



Razão Social	Companhia Docas do Estado de São Paulo CODESP
CNPJ nº	44.837.524/0001-07
Ato/Data da Criação	AGE/Portobrás — 15/09/1980
Ato/Data da Constituição	Escritura Pública — 01/10/1980
Endereço:	Av. Conselheiro rodrigues Alves, s/nº — Edifício Sede – Macuco — CEP 11015-900 — Santos (SP)
Portos Vinculados	Porto de Laguna (SC) Porto de Santos (SP)
DADOS FINANCEIROS	EXERCÍCIO DE 2016
Ativo total	Exercício de 2016 = R\$ 3.142.590.849 Exercício de 2017 = R\$ 3.177.724.483
Patrimônio Líquido	Exercício de 2016 = R\$ 1.375.909.947 Exercício de 2017 = R\$ 1.418.842.315
Receita Líquida	Exercício de 2016 = R\$ 740.485.853 Exercício de 2017 = R\$ 848.607.589
Prejuízos Acumulados	Exercício de 2016 = (R\$ 38.190.208) Exercício de 2017 = (R\$ 0,00)
Quadro de Pessoal	Exercício de 2016 = 1.534 Exercício de 2017 = 1.525
Custo Pessoal/Administradores	Exercício de 2016 = R\$ 322.898.454 Exercício de 2017 = R\$ 276.365.717
Orçamento 1995/2017	Previsto: R\$ 6.836.201.617,00
Valor Executado	Realizado: R\$ 2.846.196.787,00

PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CODESP
Período: 1995 / 2017

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	90.686.130	58.623.263	64,64	-32.062.867
1996	176.404.000	71.723.000	40,66	-104.681.000
1997	91.712.000	64.242.000	70,05	-27.470.000
1998	80.481.000	54.164.000	67,30	-26.317.000
1999	20.600.000	43.293.000	210,16	22.693.000
2000	43.349.240	10.994.621	25,36	-32.354.619
2001	20.929.600	2.595.188	12,40	-18.334.412
2002	42.880.500	8.446.124	19,70	-34.434.376
FHC	567.042.470	314.081.196	55,39	-252.961.274
2003	22.820.939	1.786.176	7,83	-21.034.763
2004	68.787.156	16.161.923	23,50	-52.625.233
2005	101.318.274	13.895.098	13,71	-87.423.176
2006	106.014.796	11.935.990	11,26	-94.078.806
2007	136.180.595	20.522.133	15,07	-115.658.462
2008	204.272.954	61.181.013	29,95	-143.091.941
2009	227.828.647	55.197.914	24,23	-172.630.733
2010	269.195.634	131.830.526	48,97	-137.365.108
LULA	1.136.418.995	312.510.773	27,50	-823.908.222
2011	180.499.780	35.533.625	19,69	-144.966.155
2012	377.139.130	116.144.347	30,80	-260.994.783
2013	471.847.031	189.060.979	40,07	-282.786.052
2014	545.942.910	272.814.026	49,97	-273.128.884
2015	289.740.366	215.938.153	74,53	-73.802.213
2016	287.455.733	119.570.701	41,60	-167.885.032
DILMA	2.152.624.950	949.061.831	44,09	-1.203.563.119
2017	267.693.752	88.895.049	33,21	-178.798.703
TEMER	267.693.752	88.895.049	33,21	-178.798.703
TOTAL	4.123.780.167	1.664.548.849	40,36	-2.459.231.318

PERFORMANCE DOS INVESTIMENTOS DA CODESP
 Período: 1995 / 2017
 (Em valores atualizados / IPCA)

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	362.339.153	234.231.006	64,64	-128.108.147
1996	636.398.951	258.749.473	40,66	-377.649.479
1997	314.308.763	220.165.557	70,05	-94.143.206
1998	271.056.306	182.421.860	67,30	-88.634.445
1999	63.857.713	134.203.494	210,16	70.345.781
2000	126.789.634	32.157.518	25,36	-94.632.116
2001	56.887.176	7.053.786	12,40	-49.833.390
2002	105.064.386	20.694.414	19,70	-84.369.972
FHC	1.936.702.083	1.089.677.109	56,26	-847.024.974
2003	50.365.835	3.942.092	7,83	-46.423.743
2004	141.566.787	33.261.900	23,50	-108.304.887
2005	196.313.781	26.923.072	13,71	-169.390.709
2006	199.394.855	22.449.461	11,26	-176.945.394
2007	245.836.342	37.047.027	15,07	-208.789.316
2008	346.616.068	103.813.656	29,95	-242.802.412
2009	370.937.845	89.870.152	24,23	-281.067.692
2010	414.907.462	203.188.544	48,97	-211.718.918
LULA	1.965.938.975	520.495.904	26,48	-1.445.443.071
2011	260.877.235	51.356.926	19,69	-209.520.309
2012	516.498.073	159.061.542	30,80	-357.436.531
2013	610.924.887	244.787.081	40,07	-366.137.806
2014	663.373.592	331.495.505	49,97	-331.878.088
2015	318.677.316	237.504.328	74,53	-81.172.988
2016	295.515.704	122.923.344	41,60	-172.592.360
DILMA	2.665.866.807	1.147.128.725	43,03	-1.518.738.082
2017	267.693.752	88.895.049	33,21	-178.798.703
TEMER	267.693.752	88.895.049	33,21	-178.798.703
TOTAL	6.836.201.617	2.846.196.787	41,63	-3.990.004.830

CENÁRIO DA CDP

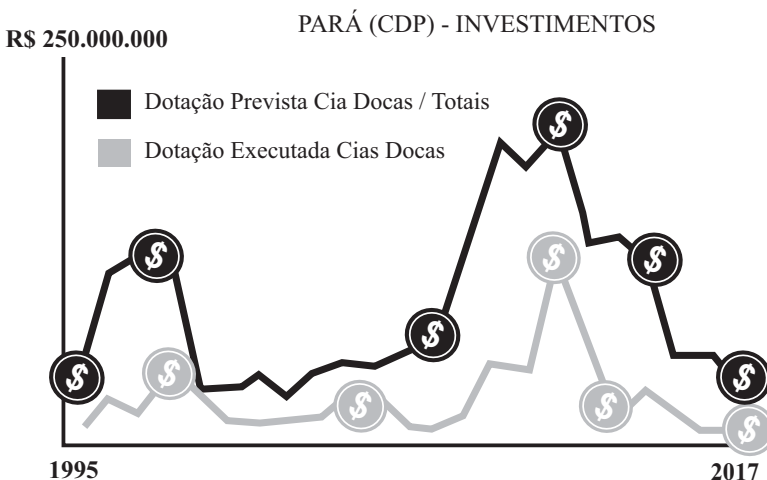


A Companhia Docas do Pará (CDP) fechou o Exercício de 2017 com uma movimentação de 27,3 milhões toneladas, ou 15,20% superior ao movimento do ano anterior, no conjunto de portos e terminais sob sua administração.

A performance registrada lhe garantiu a apuração de uma Receita Líquida de R\$ 152,7 milhões, em 2017, igualmente superior em 16,43%, ao resultado do exercício anterior.

Os bons resultados de 2017 eliminaram o prejuízo apurado no ano de 2016, exibindo um resultado positivo de R\$ 5,6 milhões no último balanço apresentado, de 2017.

Do ponto de vista da eficiência na execução orçamentária dos recursos federais destinados para investimentos, no entanto, a CDP exibe uma taxa média de apenas 27,95%, no período de 1995 a 2017, o que lhe custou uma perda de recursos de R\$ 1,4 bilhão, ou seja, de quase dez anos de receitas líquidas da companhia.



Razão Social	Companhia Docas do Pará CDP
CNPJ nº	04.933.552/0001-03
Ato/Data da Criação	Decreto-Lei nº 155 — 10/02/1967
Ato/Data da Constituição	Decreto nº 61.300 — 06/09/1967
Endereço:	Av. Presidente Vargas, nº 41 — 2º andar CEP 66010-000 — Belém (PA)
Portos Vinculados	Porto de Vila do Conde (PA) Porto de Belém (PA) Porto de Santarém (PA)
DADOS FINANCEIROS	EXERCÍCIO DE 2016
Ativo total	Exercício de 2016 = R\$ 410.472.472
	Exercício de 2017 = R\$ 419.625.012
Patrimônio Líquido	Exercício de 2016 = R\$ 341.017.239
	Exercício de 2017 = R\$ 368.731.420
Receita Líquida	Exercício de 2016 = R\$ 131.162.925
	Exercício de 2017 = R\$ 152.719.443
Prejuízos Acumulados	Exercício de 2016 = (R\$ 10.216.464)
	Exercício de 2017 = R\$ 5.646.386
Quadro de Pessoal	Exercício de 2016 = 491
	Exercício de 2017 = 489
Custo Pessoal/Administradores	Exercício de 2016 = R\$ 76.914.196
	Exercício de 2017 = R\$ 82.909.217
Orçamento 1995/2017	Previsto: R\$ 2.074.538.854,00
Valor Executado	Realizado: R\$ 579.893.847,00

PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CDP
Período: 1995 / 2017

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	8.216.259	1.447.001	17,61	-6.769.258
1996	31.109.000	6.530.000	20,99	-24.579.000
1997	36.219.000	5.073.000	14,01	-31.146.000
1998	36.000.000	15.991.000	44,42	-20.009.000
1999	10.042.000	7.313.000	72,82	-2.729.000
2000	10.173.381	2.416.649	23,75	-7.756.732
2001	14.186.546	4.253.756	29,98	-9.932.790
2002	8.755.926	4.067.337	46,45	-4.688.589
FHC	154.702.112	47.091.743	30,44	-107.610.369
2003	19.384.700	6.877.341	35,48	-12.507.359
2004	22.976.572	13.791.334	60,02	-9.185.238
2005	23.914.809	12.395.721	51,83	-11.519.088
2006	30.128.876	1.042.283	3,46	-29.086.593
2007	38.418.977	1.438.841	3,75	-36.980.136
2008	78.020.578	9.790.911	12,55	-68.229.667
2009	128.555.301	30.326.875	23,59	-98.228.426
2010	123.382.309	29.006.290	23,51	-94.376.019
LULA	464.782.122	104.669.596	22,52	-360.112.526
2011	154.018.893	85.147.987	55,28	-68.870.906
2012	98.348.750	43.253.658	43,98	-55.095.092
2013	108.462.912	8.548.278	7,88	-99.914.634
2014	101.354.883	23.027.700	22,72	-78.327.183
2015	52.233.252	14.342.590	27,46	-37.890.662
2016	55.496.059	4.814.281	8,67	-50.681.778
DILMA	569.914.749	179.134.494	31,43	-390.780.255
2017	33.535.704	3.137.942	9,36	-30.397.762
TEMER	33.535.704	3.137.942	9,36	-30.397.762
TOTAL	1.222.934.687	334.033.775	27,31	-888.900.912

**PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CDP**
Período: 1995 / 2017 (Em valores atualizados / IPCA)

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	32.828.309	5.781.536	17,61	-27.046.773
1996	112.229.513	23.557.772	20,99	-88.671.741
1997	124.127.149	17.385.820	14,01	-106.741.329
1998	121.246.344	53.856.952	44,42	-67.389.392
1999	31.129.085	22.669.488	72,82	-8.459.597
2000	29.755.522	7.068.314	23,75	-22.687.208
2001	38.559.387	11.561.815	29,98	-26.997.572
2002	21.453.481	9.965.655	46,45	-11.487.826
FHC	511.328.790	151.847.353	29,7	-359.481.437
2003	42.782.052	15.178.298	35,48	-27.603.754
2004	47.286.727	28.383.131	60,02	-18.903.596
2005	46.337.214	24.017.887	51,83	-22.319.327
2006	56.667.023	1.960.348	3,46	-54.706.675
2007	69.354.821	2.597.429	3,75	-66.757.392
2008	132.387.501	16.613.492	12,55	-115.774.009
2009	209.306.542	49.376.520	23,59	-159.930.022
2010	190.167.426	44.706.989	23,51	-145.460.437
LULA	794.289.306	182.834.093	23,02	-611.455.213
2011	222.604.276	123.064.811	55,28	-99.539.465
2012	134.690.187	59.236.577	43,98	-75.453.610
2013	140.432.572	11.067.900	7,88	-129.364.672
2014	123.156.014	27.980.889	22,72	-95.175.125
2015	57.449.891	15.775.013	27,46	-41.674.878
2016	57.052.113	4.949.269	8,67	-52.102.844
DILMA	735.385.054	242.074.459	32,92	-493.310.595
2017	33.535.704	3.137.942	9,36	-30.397.762
TEMER	33.535.704	3.137.942	9,36	-30.397.762
TOTAL	2.074.538.854	579.893.847	27,95	-1.494.645.007

CENÁRIOS DA CDRJ



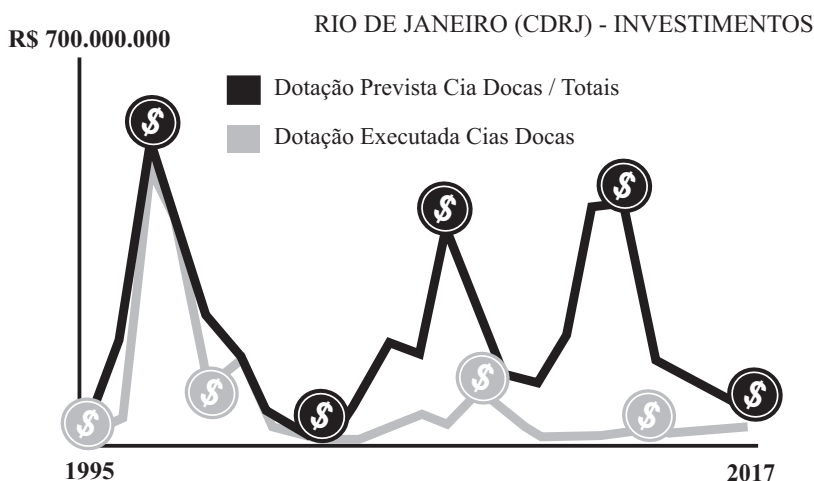
A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) deixou de receber do Orçamento da União R\$ 3,3 bilhões, entre 1995 e 2017, para investimentos em obras, indicando um nível de eficiência orçamentária de apenas 37,52% no curso deste período de 23 anos.

O valor expressivo de perdas poderia dar uma nova configuração nas finanças da estatal, cujo prejuízo acumulado também ultrapassa a marca de R\$ 3 bilhões.

Do ponto de vista operacional, os portos administrados pela CDRJ (Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis) movimentaram, em 2017, o total de 59,1 milhões toneladas, com um recuo de 8,7% na comparação com 2016.

A maior parcela da movimentação de cargas coube ao Porto de Itaguaí, com um total de 52,7 milhões toneladas (ou 89,14%), seguido do Porto do Rio de Janeiro, com 10,75%, ou 6,3 milhões toneladas. Os granéis sólidos também ficaram com a maior movimentação, de 50,6 milhões toneladas (85,56%).

A empresa ainda não divulgou o balanço de 2017.



Razão Social	Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro CDRJ
CNPJ nº	42.266.890/0001-28
Ato/Data da Criação	Decreto-Lei nº 256 — 28/02/1967
Ato/Data da Constituição	Decreto nº 72.439 — 09/07/1973
Endereço:	Rua Do Acre, nº 21— 4º andar — Centro CEP 20081-000 — Rio de Janeiro (RJ)
Portos Vinculados	Porto de Angra dos Reis (RJ) Porto de Itaguaí (RJ) Porto do Rio de Janeiro (RJ) Porto de Niterói (RJ)
DADOS FINANCEIROS	EXERCÍCIO DE 2016
Ativo total	Exercício de 2016 = R\$ 1.825.813.183
	Exercício de 2017 = R\$.....
Patrimônio Líquido	Exercício de 2016 = (R\$ 597.957.379)
	Exercício de 2017 = R\$.....
Receita Líquida	Exercício de 2016 = R\$ 287.338.672
	Exercício de 2017 = R\$
Prejuízos Acumulados	Exercício de 2016 = (R\$ 3.053.495.284)
	Exercício de 2017 = R\$
Quadro de Pessoal	Exercício de 2016 = 902
	Exercício de 2017 = 900
Custo Pessoal/Administradores	Exercício de 2016 = R\$ 470.747.545
	Exercício de 2017 = R\$
Orçamento 1995/2017	Previsto: R\$ 5.296.857.444,00
Valor Executado	Realizado: R\$ 1.987.257.001,00

PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CDRJ
Período: 1995 / 2017

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	13.415.760	8.260.234	61,57	-5.155.526
1996	62.998.000	16.016.000	25,42	-46.982.000
1997	190.051.000	181.014.000	95,24	-9.037.000
1998	133.527.000	134.157.000	100,47	630.000
1999	88.929.000	38.775.000	43,60	-50.154.000
2000	68.989.818	61.382.604	88,97	-7.607.214
2001	27.625.830	12.182.044	44,10	-15.443.786
2002	12.665.724	3.486.043	27,52	-9.179.681
FHC	598.202.132	455.272.925	76,11	-142.929.207
2003	9.386.166	217.678	2,32	-9.168.488
2004	36.262.717	1.824.970	5,03	-34.437.747
2005	113.817.540	11.504.700	10,11	-102.312.840
2006	105.046.089	32.995.109	31,41	-72.050.980
2007	259.572.101	20.622.843	7,94	-238.949.258
2008	169.170.962	70.202.998	41,50	-98.967.964
2009	86.177.719	43.356.907	50,31	-42.820.812
2010	86.406.015	12.095.806	14,00	-74.310.209
LULA	865.839.309	192.821.011	22,27	-673.018.298
2011	160.789.620	6.316.399	3,93	-154.473.221
2012	375.480.347	4.876.809	1,30	-370.603.538
2013	409.351.724	19.562.763	4,78	-389.788.961
2014	151.119.113	13.141.071	8,70	-137.978.042
2015	135.392.905	28.370.349	20,95	-107.022.556
2016	103.257.959	32.545.919	31,52	-70.712.040
DILMA	1.335.391.668	104.813.310	7,85	-1.230.578.358
2017	73.470.297	26.957.452	36,69	-46.512.845
TEMER	73.470.297	26.957.452	36,69	-46.512.845
TOTAL	2.872.903.406	779.864.698	27,15	-2.093.038.708

PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CDRJ
Período: 1995 / 2017 (Em valores atualizados / IPCA)

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	53.603.072	33.004.013	61,57	-20.599.059
1996	227.272.971	57.779.674	25,42	-169.493.297
1997	651.329.104	620.358.148	95,24	-30.970.956
1998	449.712.794	451.834.605	100,47	2.121.811
1999	275.670.029	120.198.196	43,60	-155.471.833
2000	201.784.248	179.534.357	88,97	-22.249.891
2001	75.087.697	33.111.100	44,10	-41.976.596
2002	31.033.139	8.541.388	27,52	-22.491.751
FHC	1.965.493.052	1.504.361.480	76,54	-461.131.573
2003	20.715.278	480.416	2,32	-20.234.862
2004	74.630.158	3.755.863	5,03	-70.874.295
2005	220.532.296	22.291.449	10,11	-198.240.847
2006	197.572.890	62.057.894	31,41	-135.514.996
2007	468.585.527	37.228.831	7,94	-431.356.696
2008	287.054.025	119.122.413	41,50	-167.931.612
2009	140.309.736	70.591.288	50,31	-69.718.448
2010	133.176.381	18.643.096	14,00	-114.533.285
LULA	1.542.576.292	334.171.249	21,66	-1.208.405.043
2011	232.390.042	9.129.123	3,93	-223.260.919
2012	514.226.343	6.678.868	1,30	-507.547.475
2013	530.008.963	25.328.927	4,78	-504.680.037
2014	183.624.381	15.967.676	8,70	-167.656.705
2015	148.914.865	31.203.752	20,95	-117.711.113
2016	106.153.209	33.458.474	31,52	-72.694.735
DILMA	1.715.317.803	121.766.820	7,10	-1.593.550.983
2017	73.470.297	26.957.452	36,69	-46.512.845
TEMER	73.470.297	26.957.452	36,69	-46.512.845
TOTAL	5.296.857.444	1.987.257.001	37,52	-3.309.600.443

CENÁRIOS DA CODERN

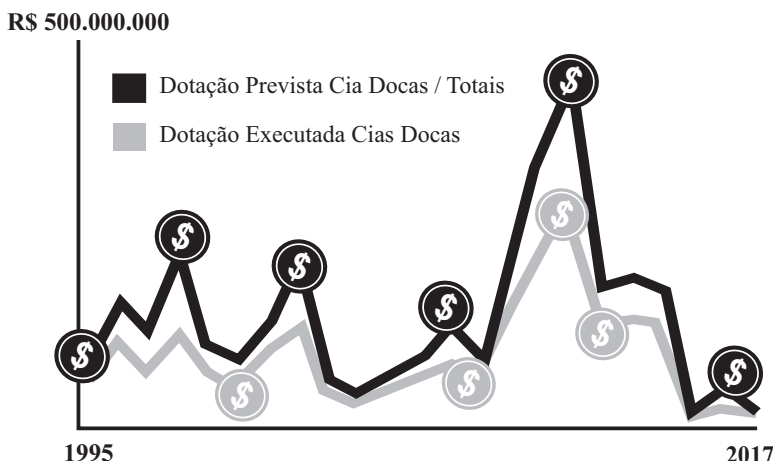


Os repasses de recursos federais para investimentos nos portos administrados pela estatal que a União deixou de fazer para a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), no valor de R\$ 1,5 bilhão, entre 1995 e 2017, equivale a 33 anos de faturamento anual líquido da empresa, que, no ano passado, fechou o Exercício Fiscal com uma Receita Líquida de R\$ 44,7 milhões.

O índice médio de eficiência de execução orçamentária exibido pela Codern nos repasses federais foi de apenas 41,52%, impondo um atraso na realização de uma série de obras nos portos de Natal, Terminal Saleiro Areia Branca e também no Porto de Maceió, administrado sob convênio.

No ano passado, a Codern também apresentou um movimento de cargas nos portos sob seu comando de 3,6 milhões toneladas, com um recuo de 23,22%, na comparação com o ano anterior, o que implicou na queda da sua receita anual líquida em 16,90% e também na apuração de um prejuízo anual de R\$ 9,6 milhões.

RIO GRANDE DO NORTE (CODERN) - INVESTIMENTOS



Razão Social	Companhia Docas do Rio Grande do Norte CODERN
CNPJ nº	34.040.345/0001-90
Ato/Data da Criação	Decreto-Lei nº 794 — 27/08/1969
Ato/Data da Constituição	Decreto nº 66.154— 03/02/1970
Endereço:	Av. Engenheiro Hildebrando de Góis, nº 220 — Ribeira — CEP 59010-700 — Natal (RN)
Portos Vinculados	Porto de Maceió (AL) Porto de Natal (RN) Porto de Areia Branca (RN)
DADOS FINANCEIROS	EXERCÍCIO DE 2016
Ativo total	Exercício de 2016 = R\$ 585.691.827
	Exercício de 2017 = R\$ 473.715.000
Patrimônio Líquido	Exercício de 2016 = (R\$ 290.511.024)
	Exercício de 2017 = (R\$ 467.524.000)
Receita Líquida	Exercício de 2016 = R\$ 53.882.027
	Exercício de 2017 = R\$ 44.777.000
Prejuízos Acumulados	Exercício de 2016 = (R\$ 723.354.019)
	Exercício de 2017 = (R\$ 931.718.000)
Quadro de Pessoal	Exercício de 2016 = 302
	Exercício de 2017 = 304
Custo Pessoal/Administradores	Exercício de 2016 = R\$ 49.979.630
	Exercício de 2017 = R\$ 50.006.000
Orçamento 1995/2017	Previsto: R\$ 2.588.189.978,00
Valor Executado	Realizado: R\$ 1.074.655.284,00

PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CODERN
Período: 1995 / 2017

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	17.780.705	4.079.135	22,94	-13.701.570
1996	36.502.000	11.286.000	30,92	-25.216.000
1997	24.476.000	15.482.000	63,25	-8.994.000
1998	41.747.000	30.086.000	72,07	-11.661.000
1999	28.578.000	12.441.000	43,53	-16.137.000
2000	23.106.532	12.852.167	55,62	-10.254.365
2001	42.840.841	12.053.719	28,14	-30.787.122
2002	60.584.399	32.271.157	53,27	-28.313.242
FHC	275.615.477	130.551.178	47,37	-145.064.299
2003	27.876.359	6.134.313	22,01	-21.742.046
2004	22.321.069	5.948.777	26,65	-16.372.292
2005	34.084.739	8.097.905	23,76	-25.986.834
2006	43.201.424	10.345.771	23,95	-32.855.653
2007	55.346.243	25.429.764	45,95	-29.916.479
2008	45.213.385	16.894.093	37,37	-28.319.292
2009	120.242.697	38.849.236	32,31	-81.393.461
2010	165.330.234	89.735.940	54,28	-75.594.294
LULA	513.616.150	201435799	39,22	-312.180.351
2011	203.366.308	121.073.541	59,53	-82.292.767
2012	109.419.453	34.990.031	31,98	-74.429.422
2013	123.272.043	36.757.258	29,82	-86.514.785
2014	126.213.423	34.806.340	27,58	-91.407.083
2015	27.056.711	4.586.214	16,95	-22.470.497
2016	38.747.846	18.941.963	48,89	-19.805.883
DILMA	628.075.784	251.155.347	39,99	-376.920.437
2017	31.598.760	892.530	2,82	-30.706.230
TEMER	31.598.760	892.530	2,82	-30.706.230
TOTAL	1.448.906.171	584.034.854	40,31	-864.871.317

PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CODERN
Período: 1995 / 2017 (Em valores atualizados / IPCA)

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	71.043.340	16.298.306	22,94	-54.745.034
1996	131.685.418	40.715.622	30,92	-90.969.796
1997	83.882.385	53.058.796	63,25	-30.823.589
1998	140.601.976	101.328.264	72,07	-39.273.712
1999	88.588.628	38.565.719	43,53	-50.022.909
2000	67.582.932	37.590.545	55,62	-29.992.387
2001	116.442.477	32.762.310	28,14	-83.680.167
2002	148.441.895	79.069.724	53,27	-69.372.171
FHC	848.269.051	399.389.285	47,08	-448.879.766
2003	61.523.152	13.538.435	22,01	-47.984.717
2004	45.937.675	12.242.827	26,65	-33.694.848
2005	66.042.420	15.690.460	23,76	-50.351.960
2006	81.254.145	19.458.543	23,95	-61.795.602
2007	99.912.311	45.906.395	45,95	-54.005.916
2008	76.719.338	28.666.370	37,37	-48.052.968
2009	195.772.426	63.252.150	32,31	-132.520.275
2010	254.821.175	138.308.748	54,28	-116.512.427
LULA	881.982.642	337.063.929	38,22	-544.918.713
2011	293.926.342	174.988.194	59,53	-118.938.148
2012	149.851.692	47.919.407	31,98	-101.932.284
2013	159.606.724	47.591.533	29,82	-112.015.191
2014	153.361.552	42.293.079	27,58	-111.068.472
2015	29.758.919	5.044.248	16,95	-24.714.670
2016	39.834.297	19.473.077	48,89	-20.361.220
DILMA	826.339.525	337.309.539	40,82	-489.029.986
2017	31.598.760	892.530	2,82	-30.706.230
TEMER	31.598.760	892.530	2,82	-30.706.230
TOTAL	2.588.189.978	1.074.655.284	41,52	-1.513.534.694

CENÁRIOS DA CODOMAR

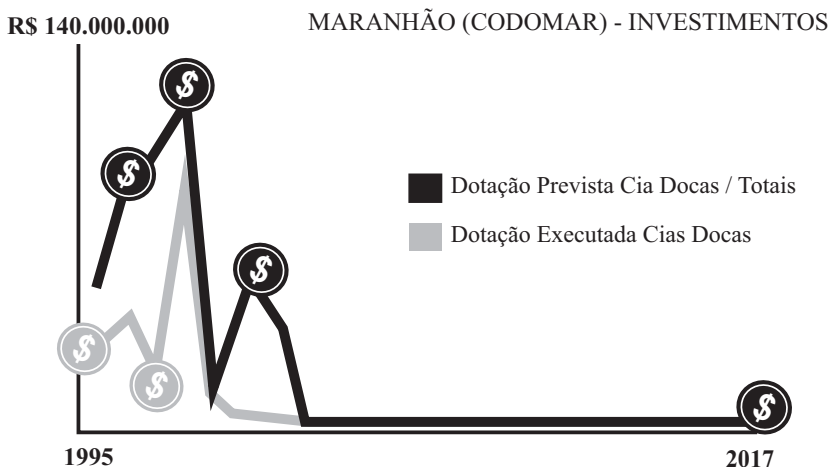


A Companhia Docas do Maranhão (Codomar) foi colocada em processo de dissolução pelo Governo Federal, no início de 2018, mas há anos vem enfrentando problemas de operação. Desde 2009, o porto público não movimenta cargas de longo curso nas instalações do Complexo Portuário de Manaus.

No período de análise deste estudo, esta companhia praticamente ficou sob o controle do Ministério dos Transportes, ao contrário das demais que ficaram subordinadas à Secretaria Especial dos Portos.

Até 2001, no entanto, vinha recebendo recursos regulares para investimentos com verba do Tesouro Nacional, mas os valores foram reduzidos gradativamente, de modo que, entre 1995 e 2017, totalizou a receita de R\$ 176,6 milhões, porém com um índice de eficiência orçamentária de apenas 39,47% em relação ao valor projetado no Orçamento da União.

A perda de R\$ 270,8 milhões apurada poderia ter evitado prejuízos na empresa, que ainda não divulgou o Balanço de 2017.



Razão Social	Companhia Docas do Maranhão CODOMAR
CNPJ nº	06.347.892/0001-88
Ato/Data da Criação	Ata de Sessão Pública — 28/12/1973
Ato/Data da Constituição	Decreto nº 73.725 — 04/03/1974
Endereço:	Porto do Itaqui, s/nº — CEP 65085-370 São Luís (MA)
Portos Vinculados	Porto de Manaus (AM)
DADOS FINANCEIROS	EXERCÍCIO DE 2016
Ativo total	Exercício de 2016 = R\$ 189.649.095 Exercício de 2017 = R\$
Patrimônio Líquido	Exercício de 2016 = R\$ 136.056.585 Exercício de 2017 = R\$
Receita Líquida	Exercício de 2016 = R\$ 75.365.303 Exercício de 2017 = R\$
Prejuízos Acumulados	Exercício de 2016 = (R\$ 55.735.590) Exercício de 2017 = (R\$.....)
Quadro de Pessoal	Exercício de 2016 = 19 Exercício de 2017 = ..
Custo Pessoal/Administradores	-0- -0-
Orçamento 1995/2017	Previsto: R\$ 447.537.300,00
Valor Executado	Realizado: R\$ 176.649.450,00

PERFORMANCE DOS
INVESTIMENTOS DA CODOMAR
Período: 1995 / 2017

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	11.545.984	6.565.057	56,86	-4.980.927
1996	24.441.000	10.695.000	43,76	-13.746.000
1997	27.500.000	5.453.000	19,83	-22.047.000
1998	34.203.000	25.478.000	74,49	-8.725.000
1999	3.300.000	1.783.000	54,03	-1.517.000
2000	17.500.000	376.443	2,15	-17.123.557
2001	13.400.000	23.279	0,17	-13.376.721
2002	500.000	5.359	1,07	-494.641
FHC	132.389.984	50.379.138	38,05	-82.010.846
2003	300.000	22.685	7,56	-277.315
2004	300.000	9.829	3,28	-290.171
2005	200.000	53.047	26,52	-146.953
2006	400.000	134.659	33,66	-265.341
2007	400.000	23.722	5,93	-376.278
2008	300.000	10.285	3,43	-289.715
2009	40.000	5.719	14,30	-34.281
2010	40.000	0	0,00	-40.000
LULA	1.980.000	259.946	13,13	-1.720.054
2011	40.000	5.609	14,02	-34.391
2012	390.000	31.468	8,07	-358.532
2013	40.000	0	0,00	-40.000
2014	40.000	0	0,00	-40.000
2015	80.000	0	0,00	-80.000
2016	85.000	57.368	67,49	-27.632
DILMA	675.000	94.445	13,99	-580.555
2017	85.000	27.535	32,39	-57.465
TEMER	85.000	27.535	32,39	-57.465
TOTAL	135.129.984	50.761.064	37,56	-84.368.920

PERFORMANCE DOS
 INVESTIMENTOS DA CODOMAR
 Período: 1995 / 2017 (Em valores atualizados / IPCA)

ANO	Dotação Prevista Cia Docas / Totais	Dotação Executada Cias Docas	Em (%)	Perdas Totais (R\$)
1995	46.132.325	26.230.882	56,86	-19.901.443
1996	88.173.889	38.583.517	43,76	-49.590.372
1997	94.246.020	18.688.129	19,83	-75.557.891
1998	115.194.131	85.808.732	74,49	-29.385.399
1999	10.229.634	5.527.102	54,03	-4.702.532
2000	51.184.718	1.101.036	2,15	-50.083.682
2001	36.421.535	63.273	0,17	-36.358.262
2002	1.225.084	13.130	1,07	-1.211.953
FHC	442.807.335	176.015.802	39,75	-266.791.533
2003	662.100	50.066	7,56	-612.034
2004	617.412	20.228	3,28	-597.184
2005	387.519	102.784	26,52	-284.735
2006	752.328	253.269	33,66	-499.059
2007	722.089	42.824	5,93	-679.266
2008	509.048	17.452	3,43	-491.597
2009	65.126	9.311	14,30	-55.814
2010	61.651	0	0,00	-61.651
LULA	3.777.275	495.934	13,13	-3.281.341
2011	57.812	8.107	14,02	-49.705
2012	534.111	43.096	8,07	-491.015
2013	51.790	0	0,00	-51.790
2014	48.604	0	0,00	-48.604
2015	87.990	0	0,00	-87.990
2016	87.383	58.977	67,49	-28.407
DILMA	867.690	110.179	12,70	-757.511
2017	85.000	27.535	32,39	-57.465
TEMER	85.000	27.535	32,39	-57.465
TOTAL	447.537.300	176.649.450	39,47	-270.887.850

MOVIMENTO AUMENTA 213,25%

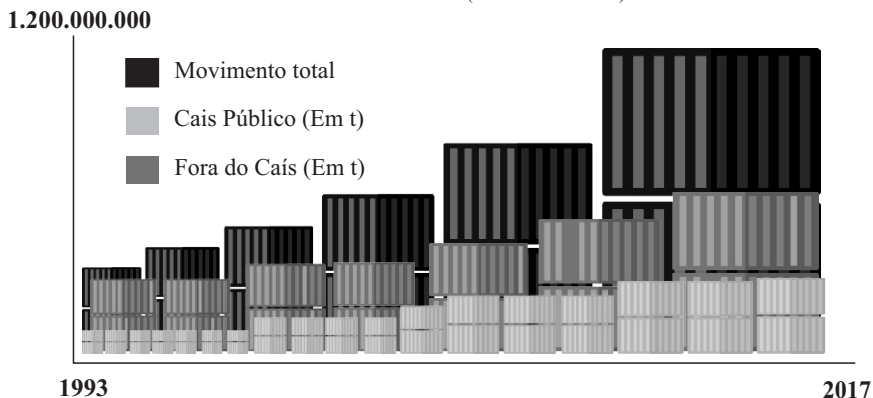


Os indicadores operacionais registrados no sistema portuário nacional após a implantação da Lei de Modernização dos Portos exibem a eficiência do setor privado na gestão do negócio. A maior comprovação disto pode ser vista na evolução da movimentação de cargas, entre 1993 e 2017, com um índice de 213,25%.

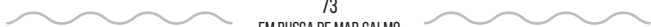
Até a promulgação da Lei 8.630/93, os portos nacionais movimentavam por ano o volume de 346,9 milhões toneladas. No ano passado, os terminais públicos e privados alcançaram o movimento geral de 1,08 bilhão toneladas, com uma expansão permanente ano após ano.

Estes resultados decorrem de um conjunto de fatores, mas não há dúvida de que o ingresso de capital na modernização de equipamentos e na expansão de terminais foram determinantes nas operações.

CENÁRIO DO MOVIMENTO DE CARGAS BRASIL - 1993/2017
(EM TONELADAS)



A evolução dos negócios refletiu no comércio internacional; na evolução da capacidade interna de arrecadação de impostos nos três níveis de governo, além de gerar a expansão da massa salarial em toda a cadeia de prestadores de serviços na área portuária. De um total de 16,7

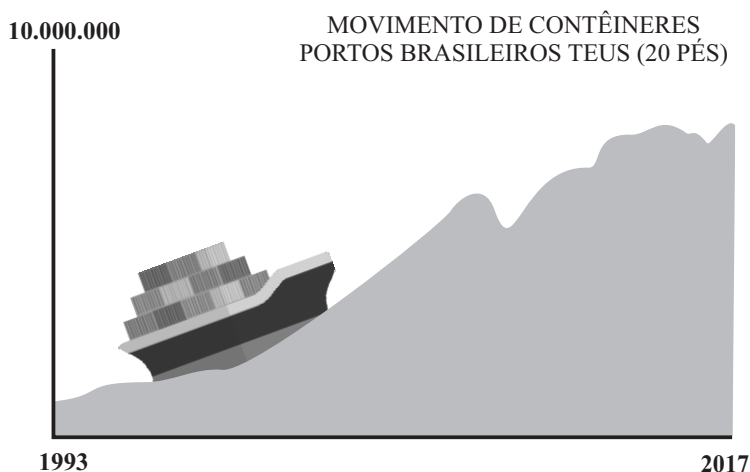


bilhões de toneladas movimentadas neste período, 65,92% ocorreram fora do cais de natureza pública.

A movimentação de contêineres nos portos brasileiros também exibiu excelente performance entre 1993 e 2017.

Os dados oficiais indicam uma expansão de 708,02% no cálculo por TEUs (unidades equivalentes a 20 pés). Em 1993, os portos haviam movimentado 1,1 milhões TEUs, mas, no ano passado, alcançou o total de 9,2 milhões.

Caso a análise seja feita pelo critério de unidades, o movimento variou de 906,6 mil contêineres para 5,7 milhões, ou 535,46%.



Os resultados operacionais decorrem, sobretudo, dos investimentos privados executados da modernização dos equipamentos e também nas estruturas das instalações portuárias.

Neste período de 25 anos, além dos arrendamentos portuários, foram criados novos terminais, seguindo a política privada de gerar eficiência aos negócios e ganhos por escala.

Os resultados apurados poderiam ser bem melhores, casos outros arranjos ligados à logística portuária tivessem igualmente recebido investimentos expressivos, assegurando agilidade na entrada e saída de mercadorias do porto. A constante discussão acerca da dragagem também interfere nos resultados e na eficiência dos portos.

**CENÁRIO DO MOVIMENTO
DE CARGAS**
Período: 1993 / 2017

ANO	MOVIMENTO TOTAL (Em t)	CAIS PÚBLICO (Em t)	FORA DO CAIS (Em t)	PRIVADO (%)
1993	346.966.267	89.629.146	257.337.121	74,17
1994	360.418.100	99.893.583	260.524.517	72,28
1995	387.688.988	111.769.780	275.919.208	71,17
1996	386.384.031	110.932.696	275.451.335	71,29
1997	414.239.765	118.652.788	295.586.977	71,36
1998	443.004.494	126.818.237	316.186.357	71,37
1999	435.709.897	131.863.305	303.846.592	69,74
2000	484.660.640	153.351.192	331.309.448	68,36
2001	506.206.884	172.907.122	333.299.762	65,84
2002	529.005.051	176.739.963	352.265.088	66,59
2003	570.790.055	204.023.692	366.766.363	64,26
2004	620.720.545	228.309.578	392.410.967	63,22
2005	649.418.781	234.382.994	415.035.787	63,91
2006	692.833.468	253.331.929	439.501.539	63,44
2007	754.716.655	278.821.737	475.894.918	63,06
2008	768.323.550	274.028.568	494.294.982	64,33
2009	732.931.141	259.826.524	473.104.617	64,55
2010	840.153.698	297.152.610	543.001.088	64,63
2011	887.403.716	310.850.775	576.552.941	64,97
2012	904.398.744	316.839.393	587.559.352	64,96
2013	929.351.411	336.686.333	592.665.078	63,77
2014	968.881.664	348.827.151	620.054.513	64,00
2015	1.008.304.646	351.635.889	656.668.757	65,13
2016	1.002.816.708	342.849.452	659.967.256	65,81
2017	1.086.861.743	365.140.815	721.720.927	66,40

PORTOS CONCENTRAM CARGAS

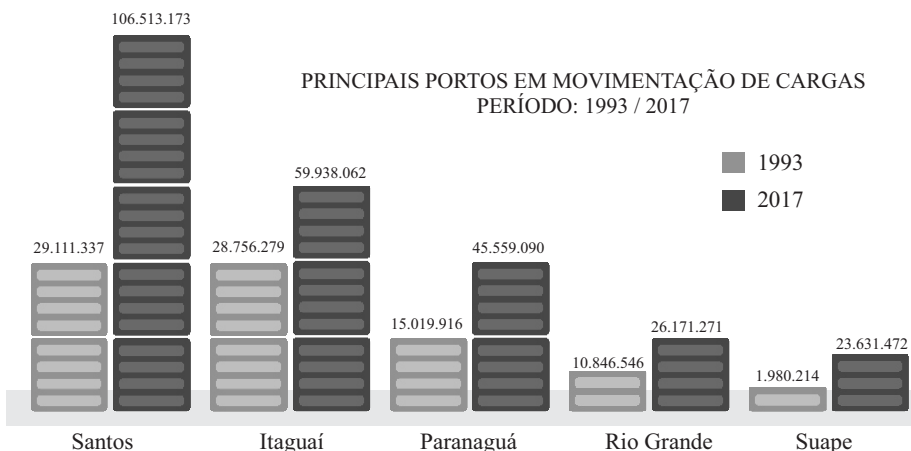


Embora a estrutura portuária brasileira disponha de 37 portos marítimos e outros 39 fluviais, a grande concentração de movimentação de cargas ocorre em apenas cinco unidades portuárias, principalmente quando a análise se concentra na circulação de contêineres.

No ranking das cinco instalações portuárias com maior movimentação de contêineres, porém, apenas o Porto de Santos figura como unidade portuária vinculada diretamente ao Governo Federal. As demais (Portonave, Paranaguá, Rio Grande e Embraport) são unidades privadas ou delegadas.

Estas cinco instalações, no ano passado, movimentaram 5,8 milhões de TEUs (contêineres de 20 pés), correspondente a 63,85% do total de contêineres movimentados em todo o sistema portuário nacional.

Este cenário se altera um pouco na avaliação da movimentação por cargas em toneladas, porém apenas com a inclusão do Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro; e também do Porto de Rio Grande; no Rio Grande do Sul, com caracterização de unidade portuária delegada.



O Porto de Santos, mais uma vez, assume a liderança na movimentação de cargas. No caso de contêineres, sua participação nacional é de



31,92%, enquanto na medição por toneladas movimentadas, em âmbito nacional, corresponde a 9,8%.

No tocante ao movimento por tonelagem, aliás, os cinco principais portos exibem excelente performance em relação a 1993, época da promulgação da Lei de Modernização dos Portos.

O Porto de Santos exibiu uma expansão de 265,99%, entre 1993 e 2017; a evolução de Itaguaí foi de 108,43%; a de Paranaguá, 203,32%; a do Rio Grande, 141,29%; enquanto o Porto de Suape alcançou 1.093,38%.

O perfil de cada complexo portuário é determinante no aspecto do quantitativo de cargas movimentadas ou no volume de contêineres embarcados ou desembarcados.

No ano passado, por exemplo, do total de 1,08 bilhão de toneladas movimentadas em todo o País pelo sistema portuário, 695,4 milhões envolveram produtos em granel sólido; 230,2 milhões de toneladas de granel líquido; e outras 54,2 milhões de cargas gerais solta; além de mais 106,2 milhões de toneladas armazenadas em contêineres.

A movimentação feita pelos portos públicos envolveu 364,5 milhões de toneladas, respondendo por 33,56%, mas a maior parcela, de 721,6 milhões de toneladas (ou 66,44%) teve sua movimentação em portos privados.

Quando se avalia os valores relacionados ao comércio corrente, decorrente dos negócios envolvendo a balança comercial brasileira, novamente os cinco principais portos concentram metade dos negócios, embora, neste caso, o Porto de Santos sozinho responda por 28%, com o movimento de US\$ 103,3 bilhões no contexto de uma balança comercial que gerou, em 2017, transações de US\$ 368,5 bilhões.

Tais espécies de referenciais são informações relevantes para que se faça um plano de investimentos portuários voltados às necessidades mais emergenciais, até que de fato o Governo Federal disponha, efetivamente, de recursos para promover centenas de obras que aguardam uma solução para impulsionar toda a logística do transporte marítimo internacional.

Há dezenas de estudos com amplas informações e diagnósticos portuários, basta o futuro presidente demonstrar vontade política para executar.

DEMANDAS EXIGEM INTERVENÇÕES



A preocupação com os cenários atuais da infraestrutura disponível no sistema portuário nacional fica ainda mais acentuada quando se olha para o futuro balizado nas projeções de estudos técnicos governamentais.

É evidente que qualquer estimativa setorial de crescimento de demanda para uma área tão abrangente como é o caso da cadeia logística vinculada ao transporte marítimo requer atualizações permanentes, mas não há dúvida de que as informações comportamentais históricas colaboram muito para o detalhamento de prognósticos.

O Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) desenvolvido pelo Governo Federal vem identificando e revendo cenários de expansão de demandas na atividade portuária em diferentes aspectos, porém as informações conceituais mais abrangentes servem de alerta para que se promovam intervenções públicas emergenciais com investimentos em infraestrutura.

A mais recente versão do PNL, por exemplo, indicou que, entre 2017 e 2060, os portos brasileiros devem movimentar cerca de 1,7 bilhão de toneladas anuais de cargas variadas, fato que implicaria numa expansão superior a 60%, na comparação com o movimento apurado no ano passado.

A amplitude das projeções traça cenários de expansão para granel sólido vegetal, granel sólido mineral, granel líquido, carga geral, granel líquido de origem vegetal e também contêineres, e as oscilações destas estimativas estarão diretamente vinculadas ao comportamento da economia interna e externa no curso destas próximas quatro décadas.

É absolutamente provável que as evoluções tecnológicas em todo o contexto econômico, de fato, irão delinear os passos futuros, com tendências de acelerar ainda mais o processo de movimentação de cargas e de definição de negócios internacionais.

Os avanços mais rápidos devem ser observados na troca de informa-



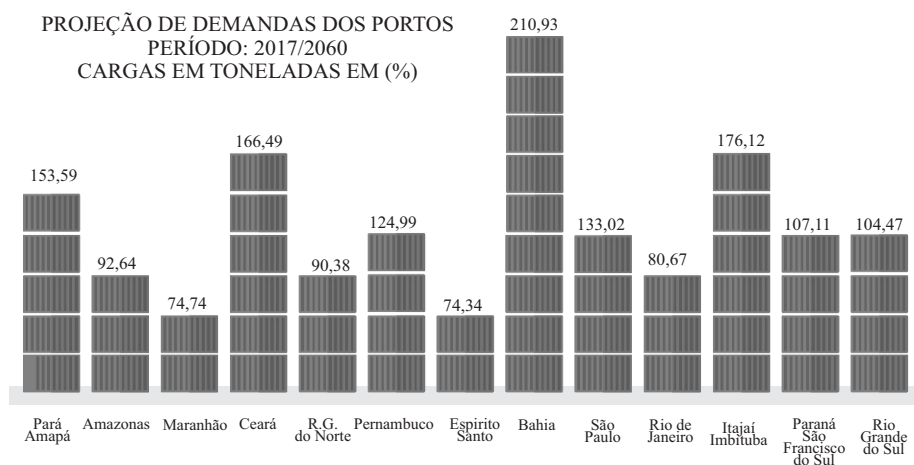
ções que orientam os negócios e também nos sistemas que fiscalizam as operações para fins fiscais ou de segurança, contudo as grandes ameaças envolvem o processo físico da movimentação de cargas e também sua circulação pela ótica geográfica de origem e destino para embarque e desembarque.

O Brasil conta com um amplo litoral — de 8.500 km de costa — e com instalações portuárias em diferentes Estados; dispõe de um planejamento de novas outorgas igualmente bem distribuído, no entanto, ainda carece de infraestrutura de apoio nessas diversificadas localidades.

No Plano Nacional de Logística Portuária foram feitas projeções de crescimento de demandas envolvendo percentuais de expansão diferenciados por localidade avaliada, o que implicaria em dizer que idêntica análise precisa ser feita também nas áreas de apoio ao movimento de cargas nestes locais.

Há estimativas traçadas por tipo de carga e isto também implica em dizer que tais produtos são produzidos em locais diferentes, exigindo seu transporte até o costado dos navios para embarque, nem sempre próximos da origem da produção, forçando a movimentação rodoviária, ferroviária, hidroviária ou até de natureza aérea.

E além de precisar dispor de boas estradas para a circulação destas cargas ainda é necessário observar se as cidades que abrigam tais portos contam com sistema viário flexível para receber uma expansão acentuada de veículos de cargas no contexto do seu dia a dia.

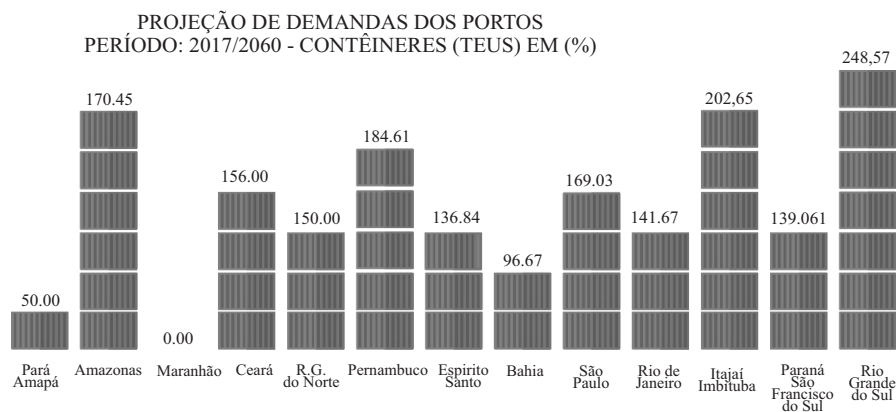


Comenta-se, com certa frequência, que algumas localidades portuárias receberam investimentos privados que garantem a armazenagem de cargas para embarque pelo menos por uma ou duas décadas, diante das tendências de crescimento de demandas, mas nem sempre estas análises estão diretamente associadas à realidade dos municípios que abrigam os portos.

O próprio PNLN traçou uma projeção de expansão na movimentação de contêineres para o Estado de São Paulo, até 2060, com um índice de aumento de 169,03%, envolvendo um movimento superior a 9 milhões de TEUs anuais.

O que se percebe, neste momento, com pouco mais de 3,5 milhões de TEUs movimentados, é um fluxo de trânsito amplamente prejudicado nas imediações dos municípios de Santos e Guarujá, onde ficam as instalações do Porto de Santos, mas com reflexo também intenso na capital paulista.

Desta forma, tais cenários precisam estar amplamente compatibilizados com uma severa política de investimentos em infraestrutura urbana e de apoio logístico às operações portuárias nas suas diferentes etapas.



Paralelamente à concepção do Plano Nacional de Logística Portuária, o Governo Federal também está traçando a elaboração do Plano Nacional de Logística e Transporte, no qual a amplitude das necessidades de investimentos é bem mais ampla, envolvendo demandas dos setores rodoviários, ferroviários, hidroviários, dutoviários e aeroviários, obvia-

mente em parte financiada pelo setor privado.

Os levantamentos preliminares deste estudo já indicaram trechos de gargalos logísticos em rodovias federais, relacionando a extensão bruta de 26,2 mil quilômetros, dos quais 45% se encontram em estágio crítico; além de mais 5,4 mil quilômetros em ferrovias, com 12,63% desta extensão em cenários altamente preocupantes.

Apenas entre os modais rodoviário (com 65%) e ferroviário (15%) há uma movimentação de 80% das cargas que circulam pelo País, cabendo apenas 11% para o transporte por cabotagem inter-regionais, porém é relevante observar que, dos 76,4 mil quilômetros de estradas federais, somente 64,85% são pavimentadas, ainda assim com precárias condições de circulação.

Todo este processo logístico de transporte movimenta, por ano, aproximadamente, 2 bilhões de toneladas de cargas, das quais um pouco mais da metade tem seu ponto final no costado dos navios.

O esforço a ser desenvolvido para a promoção de investimentos no curso da próxima década na área de transporte envolve, assim, mais de R\$ 400 bilhões, envolvendo o conjunto de modais que interligam suas atividades no processo de movimentação de cargas entre origem e destino, fato que impõe um amplo acordo nacional para o estabelecimento de prioridades.

Além de todo o cenário traçado, face à carência de investimentos e também às necessidades de adaptação entre a oferta de instalações e a origem das cargas, o Governo Federal, em âmbito portuário, também concebeu o Plano Geral de Outorgas, visando a atração de novos negócios para compatibilizar a oferta dos serviços portuários às demandas do mercado.

É indispensável que haja uma dinâmica de acompanhamento das oportunidades em todas as atividades privadas ou sob concessão, mas também é prudente que os projetos idealizados exibam uma visão sistêmica da funcionalidade de toda a cadeia produtiva e de prestação de serviços. Isto se torna ainda mais indispensável no caso do sistema portuário nacional, atividade que se relaciona com as interfaces internas e também da conjuntura internacional.

PORTO IMPULSIONA COMÉRCIO



Os indicadores registrados no movimento de cargas nos portos tiveram seus efeitos também demonstrados nos resultados da balança comercial brasileira últimos 25 anos. As exportações do País, por exemplo, exibiram uma evolução de 464,76% no seu faturamento, passando da marca de US\$ 38 bilhões, em 1993, para US\$ 217,7 bilhões, em 2017.

No contexto das importações, o crescimento apurado foi de 496,88% com o movimento de negócios internacionais evoluindo de US\$ 25,2 bilhões para US\$ 150,7 bilhões.

O cenário desenhado neste período fez o superávit comercial apurado saltar de US\$ 13,2 bilhões, em 1993, para US\$ 66,9 bilhões, em 2017, contribuindo, de maneira decisiva, para o reequilíbrio das contas nacionais e também para geração de outros negócios na economia interna.

É evidente que a conquista do mercado internacional impõe um amplo conjunto de outras ações governamentais e também das empresas privadas, porém não há dúvidas de que a atividade portuária vem fazendo sua parte naquilo que lhe cabe. A busca constante na modernização de instalações e equipamentos e a discussão permanente acerca da regulamentação de procedimentos para agilização da liberação de cargas, são apenas algumas das metas traçadas pelo setor privado para colaborar com o comércio internacional.

A base instalada para suprir as necessidades do setor portuário vem contando com investimentos permanentes da iniciativa privada, porém a cadeia logística depende de fatores externos que, muitas vezes, dificultam a entrada e a saída de mercadorias dos terminais.

Os organismos públicos que controlam toda a cadeia logística relacionada ao transporte marítimo também vêm investindo na disponibilização de valiosos bancos de dados setoriais, fato que permite uma visão histórica dos resultados para traçar planos futuros alicerçados em informações reais.

Vários estudos analíticos já foram produzidos para orientar o planejamento estratégico das ações de apoio ao comércio internacional, inclusive da parte governamental, de modo que chegou o momento de sensibilizar a classe política sobre a importância que os portos brasileiros devem ter na pauta da economia nacional.

Não é admissível que os portos fiquem com uma ínfima participação de 0,51% no volume de investimentos fixados às estatais federais.

CENÁRIO DA BALANÇA COMERCIAL (1993/2017) - Em US\$ / MILHÕES

ANO	EXPORTAÇÃO TOTAL	IMPORTAÇÃO	SALDO
1993	38.554	25.256	13.298
1994	43.500	33.100	10.400
1995	46.416	50.987	-4.571
1996	47.711	54.347	-6.636
1997	52.823	60.801	-7.978
1998	51.109	58.842	-7.733
1999	48.264	50.380	-2.115
2000	55.313	56.936	-1.623
2001	58.264	56.730	1.534
2002	60.427	48.377	12.049
2003	73.112	49.363	23.749
2004	96.443	63.905	32.538
2005	118.250	74.825	43.425
2006	137.808	92.689	45.119
2007	160.667	122.184	38.483
2008	198.378	174.576	23.802
2009	153.609	128.651	24.958
2010	201.324	182.833	18.491
2011	255.506	227.881	27.625
2012	242.283	224.864	17.420
2013	241.577	241.189	389
2014	224.098	230.727	-6.629
2015	190.092	172.422	17.670
2016	184.453	139.416	45.037
2017	217.739	150.749	66.990

IMPORTAÇÃO ELEVA RECEITAS



A melhoria da qualidade e a agilização dos serviços na atividade portuária também foram favoráveis aos cofres públicos na arrecadação de tributos. O Imposto sobre Importação cobrado pelo Governo Federal apresentou um crescimento nominal de receitas de 565,03%, entre 1995 e 2017.

Logo após o início do Plano Real, em 1995, a receita do Imposto de Importação foi de R\$ 4,8 bilhões, mas, no ano passado, o arrecadação deste tributo atingiu a marca de R\$ 32,4 bilhões.

A expressividade da arrecadação deste tipo de tributo, aliás, deve sensibilizar as autoridades públicas no tratamento mais adequado às operações portuárias, afinal 90% das mercadorias vinculadas ao comércio internacional são transportadas pelos portos.

No período de 1995 a 2017, por exemplo, o Governo Federal recebeu a título de Imposto sobre Importação a quantia de R\$ 389 bilhões, porém destinou para investimentos diretos nas companhias docas federais apenas R\$ 4,5 bilhões, ou 1,17% deste valor.

Várias obras de infraestrutura que poderiam colaborar com a agilização dos embarques e desembarques e com a redução de custos deixaram de ser executadas ou foram atrasadas exatamente por falta de recursos federais.

Idêntico desnível, aliás, já foi observado na participação dos investimentos portuários no contexto das empresas estatais federais, fato que justifica uma ampla revisão do plano de expansão do setor portuário.

Sabe-se, ainda, que o comércio internacional tem uma participação expressiva na geração de empregos na economia interna e que a melhoria do processo de escoamento de cargas pode baratear os custos dos produtos nacionais e torná-los mais competitivos no exterior.

Além deste aspecto, a engrenagem logística do setor portuário pode alavancar as importações de bens essenciais à renovação industrial e dar mais dinâmica ao nível de produção em escala no mercado interno.

IMPOSTO SOBRE
 IMPORTAÇÃO X REPASSES PORTOS
 Período: 1994 / 2017 — EM R\$

ANO	IMPOSTO IMPORTAÇÃO	REPASSES PORTOS	EM (%)
1995	4.875.955.659	82.752.992	1,70
1996	4.183.987.277	112.132.000	2,68
1997	5.070.830.456	271.073.000	5,35
1998	6.519.461.980	253.258.000	3,88
1999	7.804.042.384	119.782.000	1,53
2000	8.428.469.223	94.707.748	1,12
2001	9.021.488.582	48.828.524	0,54
2002	7.879.329.161	103.311.201	1,31
2003	8.082.595.580	22.647.456	2,80
2004	9.145.746.358	49.691.416	0,54
2005	8.890.163.191	90.530.366	1,02
2006	9.813.017.397	99.641.532	1,02
2007	12.153.509.467	105.599.015	0,87
2008	17.064.903.972	177.178.353	1,04
2009	15.741.877.806	186.950.179	1,19
2010	21.035.547.086	292.559.997	1,39
2011	26.601.766.022	287.171.543	1,08
2012	30.897.179.635	394.237.272	1,28
2013	36.553.715.404	470.738.947	1,29
2014	36.593.199.750	487.671.551	1,33
2015	38.862.909.173	377.254.908	0,97
2016	31.390.475.483	242.645.234	0,77
2017	32.426.489.582	174.499.217	0,54
TOTAL	389.036.660.628	4.544.862.451	1,17

ADICIONAIS GERAM R\$ 37 BILHÕES



A cobrança do Adicional ao Frete para a Renovação da Mercante (AFRMM) igualmente foi beneficiada pela expansão da movimentação de cargas nos portos brasileiros. Em 2017, a receita apurada com esta cobrança alcançou o patamar de R\$ 2,8 bilhões, importância superior em mais de R\$ 1 bilhão ao faturamento anual das sete companhias docas federais que administram 18 portos brasileiros.

Isto significa dizer que a receita arrecadada para dar apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e à indústria de construção e reparação naval é mais expressiva do que os recursos públicos direcionados diretamente à efetiva administração dos portos.

No período de 1995 a 2017, em valores nominais e globais, este tipo de adicional gerou uma arrecadação de R\$ 35,6 bilhões, ou 9,17% dos recursos arrecadados a título de Imposto de Importação.

Os recursos disponibilizados a título de AFRMM, em apenas um exercício fiscal, são equivalentes a quase 63% do total de investimentos promovidos diretamente pela União nos portos brasileiros por intermédio das companhias docas (R\$ 4,5 bilhões), em 23 anos.

Outro segmento beneficiado com os resultados da expansão do movimento portuário neste período de modernização dos portos foi o Ensino Profissional Marítimo. No período de 1995 a 2017, em valores nominais, a arrecadação gerada em prol do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo atingiu a importância de R\$ 1,6 bilhão para ser destinada à capacitação. Os recursos deste fundo decorrem da cobrança de um adicional de 2,5% da folha salarial das empresas vinculadas às atividades portuárias.

Com a expansão dos negócios portuários e o consequente aumento do faturamento das empresas, cresceram as despesas com salários e os

recursos vinculados ao treinamento e à capacitação da mão de obra. Os recursos deste fundo ficam sob a supervisão do Ministério da Marinha e gerência da Diretoria de Portos e Costas.

A legislação vigente, porém, permite a formalização de convênios ou contratos com órgãos, instituições e entidades federais, estaduais, municipais, autárquicas ou particulares para ministrarem os cursos. Somente no decorrer de 2017, a verba arrecadada para tal finalidade somou R\$ 155,7 milhões. Como se vê, o êxito portuário contribui com as empresas, com a arrecadação de impostos e com os trabalhadores.

RECEITAS DO AFRMM E FUNDO DO ENSINO MARÍTIMO
Período: 1995 / 2017 (Em R\$)

ANO	AFRMM	MARÍTIMO	GERAL
1995	378.389.266	13.712.837	392.102.103
1996	462.854.342	23.107.947	485.962.289
1997	460.279.408	19.856.977	480.136.385
1998	426.863.584	16.003.119	442.866.703
1999	422.036.815	18.213.291	440.250.106
2000	487.362.207	22.656.468	510.018.675
2001	685.477.384	27.646.449	713.123.833
2002	653.888.413	29.164.504	683.052.917
2003	688.939.361	35.529.799	724.469.160
2004	1.075.486.846	44.528.912	1.120.015.758
2005	983.281.450	46.887.537	1.030.168.987
2006	910.278.675	59.583.956	969.862.631
2007	1.380.667.193	72.107.219	1.452.774.412
2008	2.304.703.786	75.454.047	2.380.157.833
2009	1.510.706.292	88.983.811	1.599.690.103
2010	2.348.406.330	83.614.342	2.432.020.672
2011	2.455.112.215	96.791.943	2.551.904.158
2012	2.877.970.225	122.773.823	3.000.744.048
2013	3.360.577.348	127.674.746	3.488.252.094
2014	3.194.349.245	156.392.399	3.350.741.644
2015	3.003.736.348	156.537.475	3.160.273.823
2016	2.743.493.210	156.462.581	2.899.955.791
2017	2.863.133.730	155.756.386	3.018.890.116
TOTAL	35.657.993.673	1.649.440.568	37.327.434.241

SEGURANÇA JURÍDICA É VITAL



Além de avançar na política integrada de investimentos para a cadeia de atividades que integram a área de logística e transportes, o Governo Federal precisa definir instrumentos legais estáveis para garantir à iniciativa privada a formulação de planos de desenvolvimento de longo prazo.

Nada é mais importante na relação entre o Estado e a iniciativa privada do que a segurança jurídica.

A instabilidade no processo legal, verificada ao longo das últimas décadas, no segmento portuário vem gerando conflitos constantes entre concedente e concessionários. Estes contratempos atrasam o avanço econômico e prejudicam as relações entre produtores e consumidores nos mercados internos e nas relações internacionais do País.

Quando estabeleceu como marco legal a Lei Federal nº 8.630, em 1993, o Governo Federal definiu diretrizes claras para a exploração da atividade portuária e, como se percebe com os indicadores expostos neste estudo conjuntural, obteve avanços expressivos no processo de movimentação de cargas para importações e exportações.

Os resultados somente não foram mais promissores face à carência de investimentos na infraestrutura logística aos serviços portuários.

É verdade que os primeiros anos de vigência da Lei Federal nº 8.630 exigiram um processo de adaptação com o mercado, inclusive gerando alguns conflitos normais nas relações entre patrões e empregados, porém, aos poucos, as atividades foram se adequando à realidade e assim começaram a aparecer os resultados favoráveis na evolução da movimentação portuária e na redução dos custos de toda a cadeia de serviços.

Era perfeitamente esperado que uma mudança legal com a aplicação em mais de 37 portos brasileiros, entre os quais 18 delegados a Estados e Municípios, provocaria instabilidade administrativa e operacional, inclusive porque naquela ocasião, além das mudanças nas relações de

trabalho, surgiu a figura do Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

Entre outras importantes atribuições prevista nesta lei, competia ao CAP funções como: baixar o regulamento de exploração do porto; homologar horário de funcionamento; opinar sobre o orçamento; promover a racionalização e otimização das instalações portuárias; zelar pelo cumprimento das normas de concorrência e homologar tarifas.

Como aquela legislação criou o conceito de porto organizado e estabeleceu critérios para sua definição, surgiu a separação entre as instalações localizadas dentro do perímetro definido como porto organizado e as demais que ficaram de fora desta dimensão.

Os portos organizados são aqueles de caráter público, que podem ser explorados diretamente pela União ou, indiretamente, por intermédio de delegação a Estados, municípios, sociedades de economia mista e também pela própria iniciativa privada, no sistema de concessões.

Já as instalações localizadas fora do chamado porto organizado foram, na época, definidas como Terminais de Uso Privativo, explorados pela iniciativa privada.

A caracterização distinta entre ambas gerou conflitos nos resultados das operações, com reclamações de concorrência desleal, inicialmente partindo dos operadores dos portos organizados, de modo que, em 2008, por intermédio do Decreto nº 6.620, foram fixadas regras limitadoras de operação de cargas pelos terminais de uso privativo, envolvendo a predominância de movimentação de cargas próprias, em relação às cargas de terceiros.

Os instrumentos jurídicos nesta relação entre Estado e a iniciativa privada têm sido muito dinâmicos em reformulação. Logo após a Lei de Modernização dos Portos, surgiu a Lei Federal nº 8.987/95, definindo normas para concessões e permissões, instituindo, assim, um outro balizador que refletiu sobre o processo que se desenhava no âmbito das atividades portuárias.

Poucos anos depois, no entanto, o Governo Federal voltou a alterar a funcionalidade das relações jurídicas neste setor e em atividades correlatas, então promulga a Lei nº 10.233, em 2001, com o objetivo de reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre.

Esta nova legislação é responsável pela criação do Conselho Nacional

de Integração de Políticas Transportes (CONIT); pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Com as atribuições que lhes foram delegadas por lei, a Antaq inicia um novo processo de expedição de normas, editando, em 2002, a Resolução 55, com a finalidade de regulamentar a exploração dos portos públicos na forma de arrendamentos. Depois, em 2005, edita a Resolução 517, desta vez para definir normas de exploração dos Terminais de Uso Privativo.

O amplo elenco de reformulações governamentais é acrescido posteriormente da Lei Federal nº 11.518, de 2007, responsável pela criação da Secretaria Especial de Portos, mais um órgão estatal constituído para promover orientações ao desenvolvimento do sistema portuário nacional.

Neste cenário, Antaq e SEP começam a dividir atribuições específicas e correlatas para aplicação de normas à funcionalidade geral dos portos, mas em 2013, com a promulgação da Lei Federal nº 12.815, de 05 de junho de 2013, vários fundamentos jurídicos que estavam em vigor foram revogados, inclusive a Lei Federal nº 8.630/93, instituindo-se uma nova etapa para todos os portos brasileiros, sejam públicos, privativos ou terminais de uso privativo.

O novo marco regulatório, entre vários outros fatores, adota um modelo concentrador de decisões, redefinindo atribuições entre os órgãos que atuam neste setor portuário, assim como põe um fim nas antigas atribuições do Conselho de Autoridade Portuária e também acaba com a diferenciação entre cargas próprias e de terceiros para a exploração dos Terminais de Uso Privativo, que passam a ser denominados de Terminais de Uso Privado.

A Lei 12.815 foi regulamentada pelo Decreto 8.033, de junho de 2013, mas, novamente, este instrumento legal foi alterado pelo Decreto 9.048, de maio de 2017, que estabeleceu normas importantes para o setor portuário, após um longo processo de discussão envolvendo, inclusive, os diversos setores representativos da atividade portuária.

Um grande avanço desta nova regulamentação foi a ampliação do prazo de contratos de concessão e arrendamento de 25 para 35 anos, com a possibilidade de prorrogações por sucessivas vezes, até o limite máximo de 70 anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações. Antes, tal prorrogação poderia ocorrer somente uma única vez.

O Decreto 9.048 também detalhou melhor a chamada prorrogação antecipada, prevista na Lei 12.815, de modo a viabilizar a amortização de novos investimentos. Além disso, instituiu a possibilidade de aplicação do limite de 70 anos aos contratos em vigor firmados depois da Lei 8.630, desde que haja a adaptação do contrato de arrendamento à Lei 12.815 e seus regulamentos.

Mesmo sem entrar no mérito específico de cada uma das normas legais editadas no contexto da atividade portuária ao longo destes últimos 25 anos da promulgação da Lei Federal nº 8.630 — que foram alicerçadas em leis, decretos e resoluções de diferentes órgãos públicos —, é indispensável observar que a atividade portuária ficou sujeita a um amplo clima de insegurança jurídica no curso deste período.

Como o processo de concessões para exploração de serviços públicos é concebido inclusive sob a premissa de obtenção de resultados projetados para períodos predeterminados na execução de contratos, fica óbvio que a iniciativa privada teve de fazer um esforço adicional para alcançar tais resultados.

Na projeção destas metas contratuais normalmente já existe o clima de incertezas do desenvolvimento da economia em si, notadamente quando se lida com o comércio internacional. Com a ajuda da enorme insegurança jurídica que se estabeleceu na regulamentação da atividade portuária, não é exagero algum alegar que inúmeras empresas portuárias, de fato, enfrentaram e ainda estão sujeitas ao fator de desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos firmados com o poder público.

E é exatamente por esta razão que não se pode desenvolver qualquer atividade pública concedida sem garantias adicionais ao que hoje está estabelecido em lei.

Sabe-se perfeitamente que a mudança de governos de quatro em quatro anos é um dos fatores que interfere, de forma ostensiva, neste

constante processo de edição de leis, decretos e resoluções. Por esta razão, portanto, há de se instituir um critério mais rigoroso para garantir a segurança jurídica.

Por mais plausível que possa ser a justificativa de edição de uma lei para adequação a prognósticos futuros de desenvolvimento, este motivo por si só não pode prosperar sem que hajam outros instrumentos de análise conjuntural de retaguarda.

Assim como um investidor privado, às vezes, está sujeito previamente a produzir Relatórios e Estudos de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) para obter licença para desenvolver determinada atividade de suposto impacto ambiental, as autoridades constituídas também precisam ficar sujeitas a critérios preliminares para a promoção de mudanças legais com previsível impacto em determinadas atividades econômicas.

No modelo atual, basta que a proposta de projeto de lei seja apresentada com poucas laudas de justificativa de motivos e, que tenha amparo legal, para ser sujeita à apreciação do plenário do Poder Legislativo.

A efetiva segurança jurídica só será implementada, de verdade, quando projetos de lei de grande alcance socioeconômico sejam obrigados, na respectiva apresentação, a ter amparo em amplos estudos preliminares, com informações prós e contra, e debatidos antecipadamente em audiências públicas, envolvendo as partes diretamente interessadas e a sociedade em geral.

Quando a aprovação final ferir princípios ou contratos anteriormente celebrados mediante outra conjuntura, de forma comprovada, há de se ter instrumentos jurídicos mais ágeis para reparação de danos.

O interesse público deve sempre prevalecer ao interesse privado, mas isto não dá o direito a ninguém de prejudicar a outra parte que já havia firmado compromissos balizados em diferente realidade.

CONCLUSÕES E PROPOSTAS



Após uma leitura atenta de todas as informações abordadas neste levantamento de dados, produzido na forma de estudo, fica absolutamente claro que o sistema portuário nacional avançou, nestes últimos 25 anos, mas ainda enfrenta enormes desafios.

O transporte marítimo e sua rede de apoio de terminais portuários e retroportuários são elos importantes desta corrente que movimenta a economia interna e o comércio internacional, mas para que funcionem de maneira adequada necessitam que toda a engrenagem se movimente no mesmo ritmo.

Percebeu-se, nesta abordagem, os números expressivos do avanço da movimentação de cargas por tonelagem e também em contêineres, assim como ficou evidente que o ingresso do capital privado, nos investimentos e na gestão dos negócios portuários, foi uma opção vencedora.

Infelizmente, o mesmo não se pode dizer da parte governamental nas obrigações que passaram a ficar sob seu controle neste modelo definido pela Lei de Modernização dos Portos.

Relatamos, ao longo desta análise, as enormes dificuldades que o Governo Federal enfrenta com suas elevadas obrigações com o pagamento de juros, encargos e amortização da Dívida Pública. Isto, porém, não vem inibindo outros investimentos relevantes no âmbito das empresas estatais federais e, assim, também não pode prejudicar as atividades portuárias.

Os compromissos federais com a Dívida Pública precisam ser tratados de maneira isolada das suas obrigações essenciais com investimentos em infraestrutura e o segmento que mais vem sendo prejudicado tem sido a atividade portuária.

Os números relacionados aos investimentos federais programados para obras de infraestrutura portuária comprovam uma baixíssima



eficiência de execução orçamentária, de pouco mais de um terço do valor programado, e não há dúvida que a perda de mais de R\$ 14,4 bilhões teve danoso reflexo na operacionalidade de todo o sistema.

Verificou-se que parte desta ineficiência orçamentária decorre da falta de repasses por corte de verbas programadas e que outra parte está associada à lentidão do processo de execução dos projetos, muitas vezes motivada pela burocracia da legislação pública ou pelo rigor nas aprovações ambientais.

Esta experiência negativa de duas décadas e meia, assim, recomenda que se façam mudanças radicais nesse processo, talvez adotando sistema de empenho global de verbas orçamentárias e também a aplicação de Regime Diferenciado de Contratações, previsto na Lei 12.462/11.

O modelo de contratação diferenciada foi utilizado para a execução de obras na Copa de 2014 e nos Jogos Olímpicos de 2016, ambos no Brasil, pode perfeitamente ser utilizado nas grandes intervenções vinculadas ao sistema portuário nacional, diante da expressividade deste setor na economia.

Há de se ter em mente, ainda, que não é admissível que uma atividade de relevante interesse para a economia nacional receba um tratamento tão inexpressivo na política de investimentos do Governo Federal, com uma representatividade de apenas 0,5%.

Entre 1995 e 2017, o Programa de Dispêndios Globais das Empresas Estatais previu um volume de investimentos de R\$ 1,9 trilhão — em valores atualizados para dezembro de 2017— com a efetiva execução de R\$ 1,6 trilhão, ou seja um índice de eficiência de 84%.

Neste contexto de investimentos, a parcela prevista para os portos foi de R\$ 22,6 bilhões, com a execução de apenas R\$ 8,3 bilhões (ou 36,7%), o que implica em dizer que as companhias docas ficaram com a ínfima fatia de 0,51% do total efetivamente liberado para investimentos das estatais.

Dentro deste cenário, é natural esperar que os prejuízos passados sejam compensados nos próximos anos, com a reparação das perdas de R\$ 14,4 bilhões, além de um aumento mínimo de participação dos portos neste plano de investimentos para o patamar anual de, pelo menos, 5% do valor orçado.

Em relação às companhias docas federais, além dos repasses de recursos para investimentos abaixo do programado, verificou-se um cenário de passivos elevados, baixo nível de patrimônio líquido, e altos prejuízos acumulados em algumas empresas.

Neste sentido, portanto, é indispensável que o Governo Federal decida o que pretende fazer com as companhias docas federais, reforçando o caixa com aumento de capital, absorvendo dívidas represadas, principalmente com o Sistema Portus, ou se pretende substituir a gestão portuária com a concessão destes serviços à iniciativa privada.

Outro aspecto que ficou claro nesta abordagem foi o impacto dos resultados positivos da expansão do movimento de cargas nos portos no conjunto de receitas tributárias, notadamente no Imposto de Importação, cuja origem depende principalmente do transporte marítimo e que arrecada por ano mais de R\$ 32 bilhões, ou o equivalente a quatro vezes o que o Governo Federal destinou para investimentos nos portos nestes últimos 23 anos.

Além da arrecadação tributária, também foi demonstrada a importância dos portos para a geração de recursos do Adicional do Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e para o financiamento do Ensino Profissional Marítimo.

Nestas duas formas de contribuições obrigatórias, os portos geraram aos cofres públicos, em 23 anos, R\$ 37,3 bilhões, importância que representa cerca de 90% do valor que o próprio Governo Federal avalia necessitar para executar obras essenciais nos portos brasileiros.

Se considerar apenas a receita anual gerada pelo AFRMM, de mais de R\$ 2,8 bilhões, percebe-se que este valor é superior, em mais de R\$ 1 bilhão, à receita bruta apurada pelas sete companhias docas responsáveis por 18 portos públicos federais. Isto representa dizer que há mais dinheiro disponível para a frota de navios do que para a gestão dos portos.

Considerando este contexto, não é demais requerer alterações no artigo 3º da Lei 10.893, de 13 de julho, que dispõe sobre o Adicional do Frete para a Renovação da Marinha Mercante, de modo que a utilização destes recursos também possa ser feita para assegurar a execução de

serviços de dragagem e outras melhorias de infraestrutura em todos os portos públicos federais.

Finalmente, ficou demonstrado neste levantamento que houve uma instabilidade muito grande no contexto jurídico que norteou o desenvolvimento portuário, ao longo destes últimos 25 anos, após a aprovação de Lei de Modernização dos Portos, com frequentes mudanças legais para criar ou extinguir órgãos; alterar atribuições dos agentes públicos ou até estabelecer regras para a operacionalização dos portos.

Os instrumentos jurídicos utilizados foram os mais variados, porém vale ressaltar que assuntos mais complexos devem ser tratados apenas sob a ótica de leis, ainda que de caráter ordinário, pois percebe-se um uso exagerado de decretos ou resoluções, alternativas que nem sempre permitem uma discussão prévia, mas que geram grandes transtornos em sua aplicação prática.

Seguindo, assim, o elenco de observações exibidas em todo o contexto deste estudo, vale a pena destacar um conjunto de propostas que podem ser adotadas pelo próximo presidente da República.

Estas sugestões darão nova dinâmica ao sistema portuário nacional e vão beneficiar toda a cadeia logística dos portos e, por consequência, a economia interna e o comércio internacional.

PAUTA DE REIVINDICAÇÕES



Exmo. Sr.

Candidato à Presidência da República Federativa do Brasil

A Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), entidade representativa com atuação na atividade portuária, inscrita no CNPJ sob nº 60.016.326/0001-39, localizada em Santos, Estado de São Paulo, à Rua Martim Afonso, 24, 5º andar, conjuntos 51/52, CEP 11.010.912, neste ato apresentada pelo presidente do Conselho de Administração, senhor Bayard Freitas Umbuzeiro Filho, no cumprimento das suas funções estatutárias, e visando contribuir para o êxito do sistema portuário brasileiro e de toda a cadeia de logística de transportes, encaminha a Vossa Excelência um estudo de conjuntura sobre os avanços obtidos pelos portos brasileiros, a partir da promulgação da Lei Federal nº 8.630/93, conhecida como Lei de Modernização dos Portos e, ao mesmo tempo, requer que sejam apreciadas as reivindicações abaixo relacionadas, a fim de que as mesmas possam ser incluídas na sua plataforma eleitoral e, por consequência, no seu plano de governo.

As reivindicações seguem nos seguintes termos:

1. DOS INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS

Que na elaboração do Programa Geral de Dispendios das Empresas Estatais, no item de Investimentos, produzido anualmente pelo Governo Federal, as companhias docas federais que administram 18 portos públicos contem com uma participação mínima de 5% no valor global, além da reposição gradual, de forma separada, da perda de investimentos apurada nos últimos 23 anos, no valor de R\$ 14,4 bilhões;

Que os recursos alocados para investimentos com recursos federais sejam parte integrante dos chamados “empenhos globais”, de forma que

possam ser repassados às empresas na sua totalidade fixada no orçamento, dentro do próprio exercício fiscal da dotação, permitindo que as obras possam ser licitadas em tempo hábil e desenvolvidas na integralidade e sem contratempos financeiros;

Que as obras de médio e grande portes previstas para serem executadas nos portos possam ser incluídas no Regime Diferenciado de contratações (RDC), previsto na Lei 12.462/11, utilizado no período da Copa de 2014 e nos Jogos Olímpicos de 2016, realizados no Brasil, com o propósito de dar a dinâmica necessária para relevantes investimentos que contribuam com o bom desempenho de toda a economia nacional;

Que o Governo Federal institua uma programação mínima de investimentos para o período de 2019 a 2022 para todo o Plano Nacional de Logística e Transportes e para o Plano Nacional de Logística Portuária, obedecendo o critério emergencial nos respectivos modais de transportes de cargas;

Que sejam consolidados em um único documento os investimentos programados para o Plano Nacional de Logística e Transporte, com adaptação imediata do Plano Plurianual de Investimentos.

2. DAGESTÃO PORTUÁRIA

Que o Governo Federal promova um amplo diagnóstico econômico-financeiro das companhias docas federais, envolvendo inclusive a apuração efetiva de débitos com o Sistema Portus, e de posse das informações conjunturais, contábeis e legais defina, em 180 dias, o que pretende fazer com as companhias docas, ou seja, se irá reforçá-las com aporte de capital ou se pretende privatizar seus serviços ou concedê-los ao setor privado para operações, conforme defendem as empresas portuárias;

Que institua critérios para o regular acompanhamento do desenvolvimento da execução orçamentária destas companhias docas, com recursos próprios ou repasses federais, a fim de que, ao final de cada exercício, não seja registrado índice de eficiência orçamentária abaixo de 85%, taxa média registrada pelo conjunto das estatais federais nas duas últimas décadas, conforme levantamentos oficiais.

3. DAS RECEITAS ADICIONAIS

Que o Governo Federal promova alterações na Lei nº 10.893/2004, permitindo a utilização da parte do Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para a realização de serviços de dragagem nos 18 portos públicos federais, administrados pelas companhias docas;

Que a receita arrecadada para fins de financiamento do Ensino Profissional Marítimo seja aplicada proporcionalmente nos portos brasileiros, com programação definida conjuntamente com o Orçamento da União, de forma que as comunidades portuárias possam programar treinamentos de forma antecipada, balizadas na programação orçamentária definida para o exercício seguinte.

4. DA SEGURANÇA JURÍDICA

Que o Governo Federal defina com clareza os temas e os limites do teor jurídico de mudanças legais que possam ser adotadas por instrumentos como Decretos e Resoluções, preservando questões mais complexas, para alteração por leis ordinárias e, em casos ainda mais complexos, sob a forma de lei complementar;

Que as mudanças de ordem legal que venham, eventualmente, interferir nos instrumentos contratuais firmados entre o Poder Concedente e as empresas concessionárias atuantes nos portos brasileiros sejam precedidas de Estudos de Impactos Econômicos e Financeiros, com ampla divulgação prévia e discussão em audiências públicas específicas.

Que o Governo Federal promova a consolidação dos avanços preconizados pelo Decreto 9.048 e um amplo debate público visando a modernização da Lei 12.815, criando um arcabouço jurídico semelhante aos existentes nos países mais eficientes na gestão portuária, garantindo a competitividade brasileira no comércio exterior.

FONTES DE INFORMAÇÕES



Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Balanços Patrimoniais da Companhias Docas Federais
Banco Central do Brasil
Departamento de Coordenação e Governança das Estatais
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
Ministério da Fazenda
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
Prestação de Contas da Presidência da República
Secretaria da Receita Federal
Secretaria do Tesouro Nacional
Secretaria Nacional de Portos



EMPRESAS ASSOCIADAS



ADM DO BRASIL
ADONAI QUÍMICA
AGEO NORTE TERMINAIS E ARMAZENS GERAIS
AGEO TERMINAIS E ARMAZENS GERAIS
BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO
BUNGE ALIMENTOS
CEREAL SUL TERMINAL MARÍTIMO
CITROSUCO
CITROSUCO SERVIÇOS PORTUÁRIOS
COMPANHIA AUXILIAR DE ARMAZENS GERAIS – COPERSUCAR
COMPANHIA BANDEIRANTES DE ARMAZENS GERAIS
CONCAIS
DEICMAR
DOW BRASIL SUDESTE INDUSTRIAL
EADI SANTO ANDRÉ TERMINAL DE CARGAS
ECOPORTO SANTOS
ELEVAÇÕES PORTUÁRIAS
ELOG
EMBRAPORT EMPRESA BRASILEIRA DE TERMINAIS PORTUÁRIOS
EMPRESA DE REVITALIZAÇÃO DO PORTO DE MANAUS
EUDMARCO
FIBRIA TERMINAIS PORTUÁRIOS
FIBRIA TERMINAL DE CELULOSE DE SANTOS
GRANEL QUÍMICA
LIBRA TERMINAIS
LIBRA TERMINAL SANTOS
LOCALFRIO
MARIMEX DESPACHOS TRANSPORTES E SERVIÇOS
MULTITERMINAIS ALFANDEGADOS DO BRASIL

NST - TERMINAIS E LOGÍSTICA
PEROLA
RISHIS EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES
ROCHA TERMINAIS PORTUÁRIOS E LOGISITICA
RODRIMAR
SANTOS BRASIL LOGÍSTICA
SANTOS BRASIL PARTICIPAÇÕES
STOLHAVEN SANTOS
SUATA SERVIÇO UNIFICADO DE ARMAZENAGEM E TERM.
SUCOCITRICO CUTRALE
TEG - TERMINAL EXPORTADOR DO GUARUJÁ
TERMARES TERMINAIS MARÍTIMOS ESPECIALIZADOS
TERMINAIS PORTUÁRIOS DA PONTA DO FELIX
TERMINAL 12 A
TERMINAL DE VEÍCULOS DE SANTOS
TERMINAL MARÍTIMO DO GUARUJÁ
TERMINAL QUÍMICO DE ARATU
TERMINAL XXXIX DE SANTOS
TES – TERMINAL EXPORTADOR DE SANTOS
TGG - TERMINAL DE GRANEIS DO GUARUJÁ
T-GRÃO CARGO TERMINAL DE GRANÉIS
TRANSBRASA TRANSITÁRIA BRASILEIRA
ULTRAFÉRTIL
USIMINAS SIDERÚRGICA DE MINAS GERAIS
VOPAK BRASIL
WILSON SONS LOGÍSTICA

abtra.com.br | janelaunicaportuaria.org.br | infoportobrasil.com.br



Rua Martim Afonso, 24, 5º Andar - conjs. 51/52 - 11010-912 - Santos/SP - Brasil
Tel. / Fax +55 (13) 2105-7300